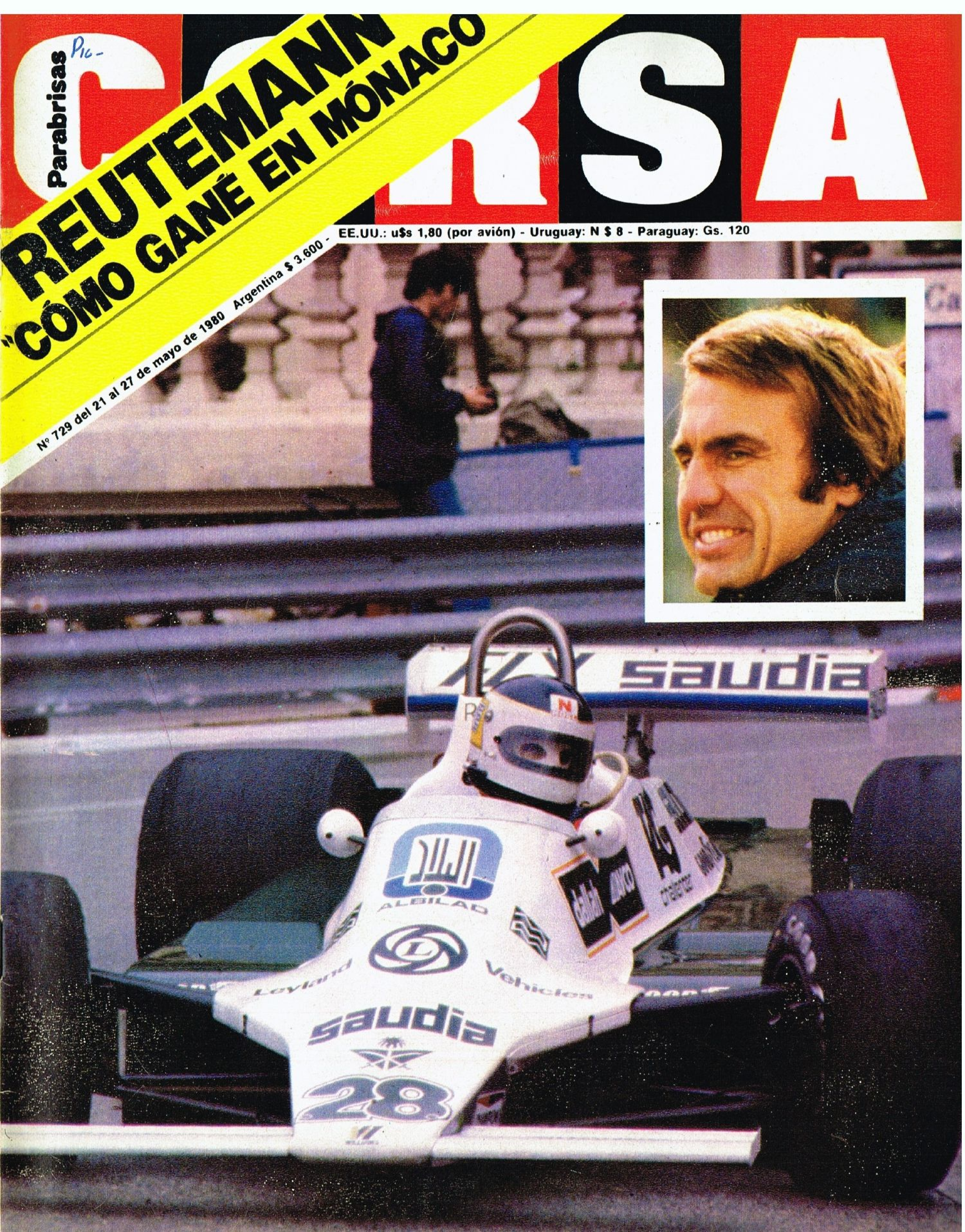

Parabrisas
CORSA
REUTEMANN
"CÓMO GANÉ EN MÓNACO"
EE.UU.: u$s 1,80 (por avión) - Uruguay: N $ 8 - Paraguay: Gs. 120
Nº 729 del 21 al 27 de mayo de 1980 Argentina $ 3.600 -
saudia
ALBILAD
Leyland
Vehicles
saudia
28


Schusshein/Braga Menéndez
''Lo que importa es la calidad. Sin chiste.''
Lo que importa es el whisky.
OLD
Smuggler
Old Smuggler. Industria Argentina
Precio Indic. en Cap. Fed. y G.B.A.
al 19/5/80: $ 26.500.-
Hiram Walker S.A., agradece al
Sr. Juan Carlos Colombres ''Landrú''
por su participación en este mensaje.

ESCRIBE REUTEMANN

"NO FUE MI MEJOR CARRERA"

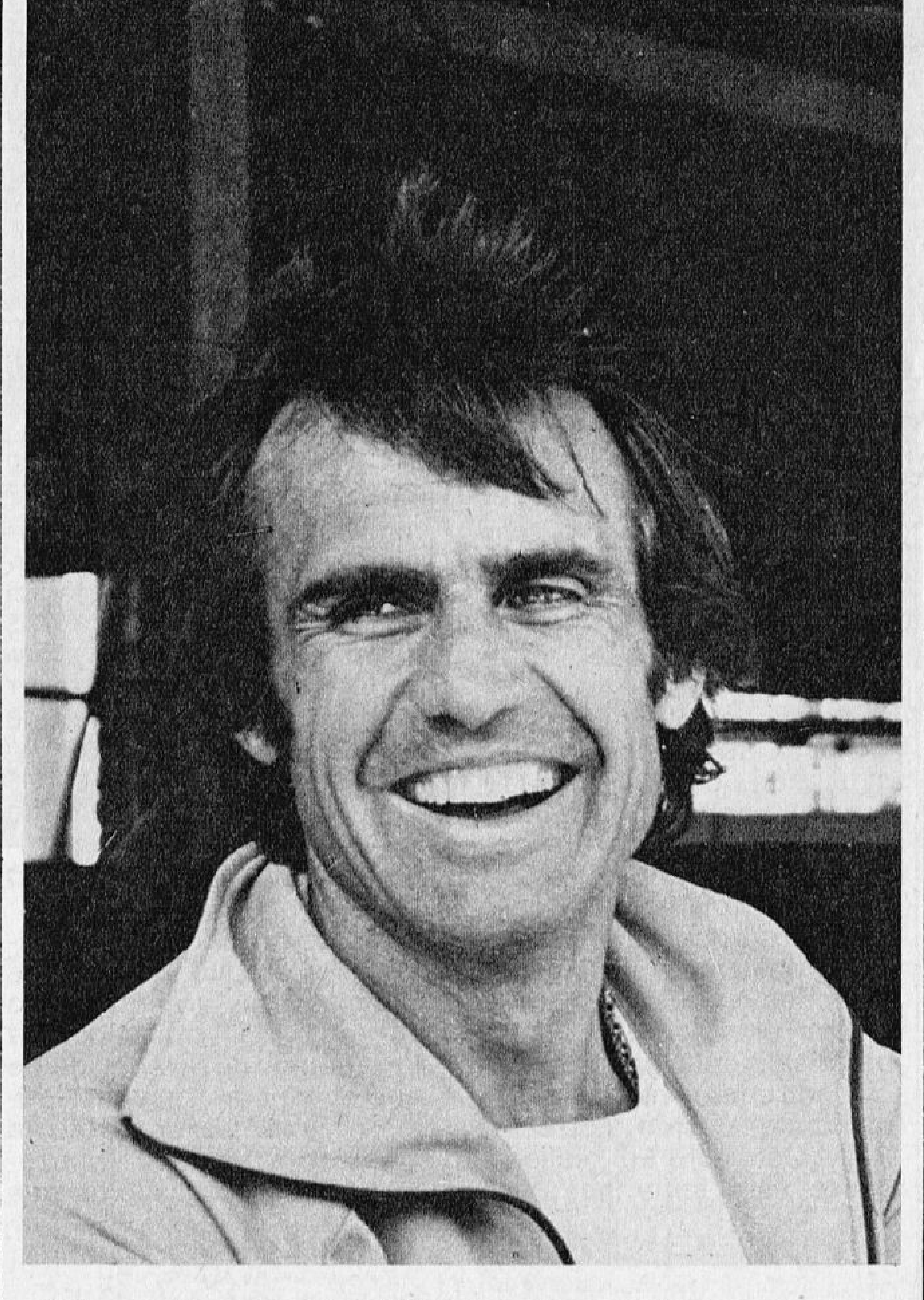
Pese a lo que muchos puedan haber pensado, éste fue sólo un triunfo más para mí. Tal como se planteó la carrera, no estaba para superar el tercer lugar si Pironi y Jones no se quedaban. La lluvia fue el inconveniente final. De todos modos, siempre estuve tranquilo. Si en España nos vuelve a ir bien, habrá mucho trabajo en Williams, así que lo del Codasur sigue en suspenso

Lo que más me preguntaron después de la carrera fue si haber ganado finalmente en Mónaco significaba algo muy especial. Y debo confesar que para mí, este triunfo fue sólo uno más. Si por algo tuvo un sabor especial fue por el hecho de que hace más de un año y medio que no lograba una victoria.

Es cierto que Montecarlo es una carrera diferente, muy linda, con mucho de magia por su tradición e historia, pero no puedo comparar esta satisfacción con la que significó para mí haber ganado el Gran Premio de Inglaterra en 1978, por ejemplo. Incluso pienso que aquélla fue también mi mejor carrera. Acá estaba para hacer lo que hice. Y gané porque Alan y Pironi abandonaron.

Contrariamente a lo que muchos piensan, no hubo un acuerdo establecido para que yo dejara a Alan correr adelante de mí. Largué bien y él me pasó aunque no recuerdo bien cómo. Me parece que se mandó por adentro, y a partir de allí mi suerte estaba jugada. Al principio me mantuve a la cola de los dos y luego me distancié un poco, pero ello se debió a que uno de los dos precisamente, tiraba mucho aceite y me ensuciaba el visor. Muy rápido tuve que tirar los dos protectores y cuando lo hacía volvía a acortar algo la distancia.

Por otra parte nunca intenté tampoco la aproximación a Jones y Pironi porque no tenía sentido, ya que aún cuando me les hubiera acercado, sabía que en este circuito no tenía posibilidades de pasarlos. Por eso consideré más prudente quedarme tras ellos, porque a su vez Laffite, que estaba detrás de



mí, se encontraba en las mismas condiciones que yo. O sea que tampoco iba a poder superarme.

Pero lo que más satisfacción me da a causa de esta victoria es haber comprobado definitivamente lo excelente del equipo. Realmente, tanto Jones como yo disponemos del mismo potencial y tal es así que después de una sesión de prácticas, tanto él como yo llegamos a los mismos resultados y las mismas conclusiones a pesar de que él trabaja directamente con Frank Williams y Patrick Head y yo trabajo con Neil Oatley. Yo sé que a Williams le interesa más que gane Jones y reconozco que incluso hubo un preacuerdo al respecto, pero por ahora Williams quiere que tanto Alan como yo sumemos la mayor cantidad de puntos posible en esta primera mitad del campeonato. De esta manera, tiene dos pilotos igualmente en condiciones de ganar, y si no fuera por eso, no me hubiera contratado.

Yo tuve la suerte de que mi auto no presentara ningún problema y Alan y Pironi se quedaran. Eso fue todo. En realidad, estuve bastante tranquilo durante todos los días de actividad en Mónaco. Lo único que siguió preocupándome fue un pequeño problema de caja similar al que sufrí en Bélgica. Después de 20 minutos de funcionamiento, la segunda y la tercera se endurecen un poco y dificultan el rápido accionamiento de la caja. Ya el mismo jueves lo comencé a notar otra vez, pero por más que desarmamos toda la caja, no pudimos determinar la causa. Luego siguió el sábado y el domingo, aunque en menor escala.

Otra de las cosas que también me preocupó durante los días previos, fue un excesivo understeering, pero con los días lo fuimos corrigiendo y para la carrera ya estaba bastante bien, aunque todavía le falta llegar al equilibrio justo. De todos modos, había dos curvas —Tabac y de la Piscina— en que no apuntaba bien, pero nada demasiado importante de todos modos.

Por último, y en relación con las cosas que nos preocuparon aquí, debo decir que tuvimos un excesivo desgaste de las polleritas, debido a que en este circuito hay dos o tres curvas donde hay que subirse a los cordones; pero afortunadamente en carrera se comportaron muy bien y no causaron problemas.

Una de las cosas que pienso permitió que tanto Jones como yo dispusiéramos de dos autos potencialmente ganadores en Móna-



Mi familia estuvo permanentemente en boxes el domingo. Mimicha, colaborando como siempre, y las nenas descubriendo un mundo nuevo. Su presencia fue afortunada... Aquí me indican que faltan dos vueltas y llevo 1m9s de ventaja.

co, fue que aquí en ningún momento tuvimos que recurrir al "muletto" para hacer los tiempos como había sucedido en casi todas las otras carreras. Los dos nos dedicamos a trabajar íntegramente con el auto que teníamos preasignado, el 07B/05 yo y el 07B/07 Alan, en tanto el 07B/06 quedaba como reserva. Así fue como logramos resultados casi perfectos. En Bélgica, por caso, yo decía que los Ligier indudablemente andaban mejor porque al final de la carrera sus gomas estaban mucho más enteras que las nuestras. Pero aquí, el sábado por ejemplo pude comprobar exactamente lo contrario.

Y ahora que hablo del sábado, debo hacer una referencia a las pruebas de clasificación, donde obtuve el segundo tiempo. En realidad, creo que yo estaba en condiciones de bajar mi tiempo todavía. Pero sucede que después de lograr el 1m24s88, cambiamos las gomas para ver si podíamos pulir algunas décimas. Pero nos salió mal. Intenté dos veces con el juego nuevo y no dio resultado. En cambio, Pironi, que ya había hecho un muy buen tiempo con las mismas gomas que yo, también las cambió, pero cuando en la primera intentona el tiempo no le salió, volvió al juego original (que era el mismo con que había hecho el tiempo yo) y allí fue cuando bajó las 7 centésimas. Y siguiendo con el sábado, creo que debo contar que en la carrera de Procar fui sexto, aunque sin posibilidades de hacer más ya que largué algo atrás porque el auto tuvo bastantes problemas. De todos modos, pienso que las carreras son divertidas y personalmente me sirven como entrenamiento por si finalmente decido correr el Rally Codasur. En realidad, sobre este tema no tengo nada decidido aún. Sigo teniendo muchas ganas de correrlo pero todo depende del trabajo que haya en Williams. Después de haber ganado en Mónaco, quiero ver qué pasa en España, ya que si las cosas se siguen dando bien seguramente tendré que trabajar mucho durante el receso de mitad de temporada, no dejándome tiempo para correr el Rally.

Pero volviendo a la carrera en sí, repito que estuve siempre muy tranquilo. No me preocupé por atacar a Pironi porque era evidente que él iba con margen. Además, ahora recuerdo que ya antes de la mitad de la carrera noté por los espejos que la rueda trasera izquierda no se estaba consumiendo del todo bien, y lo aconsejable era cuidar. Creo que me dio resultado...

La última preocupación de la carrera, la trajo la lluvia que comenzó a caer sobre el final. Y eso me llevó a ser más prudente todavía. La parte alta del circuito estaba notablemente más mojada que la de abajo y había que ir con mucho cuidado para ver dónde comenzaba a estar más mojada la pista. Yo iba continuamente levantándome el visor, para poder apreciar mejor el piso. Y considero que eso puede ser lo que le causó el despiste a Pironi, ya que justamente ocurrió en la zona donde el asfalto comenzaba a aparecer más mojado.

Y pienso que esto fue todo. En cuanto a las expectativas por el campeonato, realmente no quiero crearme ninguna. La experiencia me dice que hay que dejar que las cosas sucedan como deben ser. Aquí en Mónaco yo estaba para ser tercero y gané. Ahora en el campeonato estoy quinto y puedo ganarlo como puedo terminar décimo.

Lo que no quiero dejar de decir ahora que terminó todo, es que la mayor felicidd por haber ganado esta carrera, se debe a dos razones estrictamente personales y no deportivas: la primera, que el domingo cumplí 12 años de casado. La segunda, que por primera vez mis hijas Cora Inés y Mariana, vinieron a presenciar una carrera mía. Demás está decir que después del triunfo, ya quieren venir a todas. Pero no sé, creo que va a ser difícil. Aunque en una de ésas, como cábala...



la juventud está en todas las edades, Tissot también!



TISSOT SEASTAR QUARTZ.
Su sistema de cuarzo consume tan poca energía que basta cambiar la pila una vez cada 3 años.
Con embrague magnético exclusivo que permite modificar la hora y la fecha sin alterar la precisión del segundo.
Su precisión, calidad y fabricación, confirman su origen suizo.

TISSOT TS-X2 QUARTZ.
Su sistema de cuarzo, sumamente completo, está provisto de trimmer.
Con lectura analógica y digital.
Dos programaciones horarias.
Cuatro programas de cronográfo. Dispositivo sonoro programable.
Corrección secuencial electrónica y precisión: - 2' al año de desviación máxima.
Iluminación nocturna en todas las funciones.
Todo un reloj suizo.

TISSOT CHRONOGRAPH QUARTZ.
La totalidad de programas de que dispone permite el cómputo de los tiempos a la centésima de segundo y programarlos hasta 24 hs.
Su sistema de cuarzo de alta calidad (frecuencia 32.768 Hz) consume muy poca energía, lo que asegura a la pila una duración de vida de 2 años.



Cronometrador oficial del team Lotus.

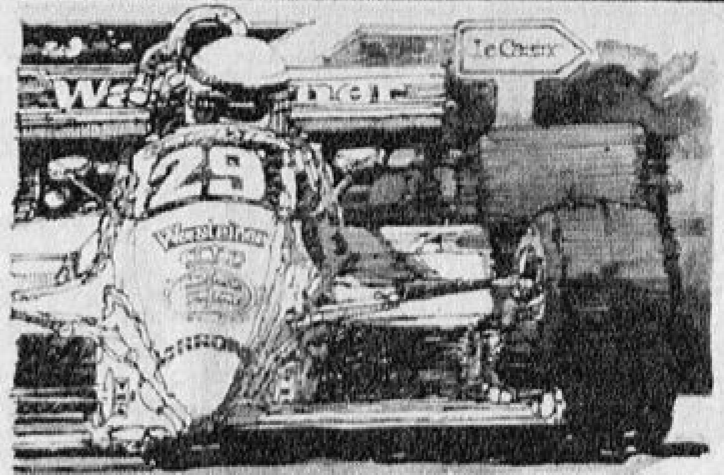
Admírelos en su concesionario oficial

Modelos desde $ 680.000.-

UN RETORNO



Montecarlo 18 de mayo de 1980

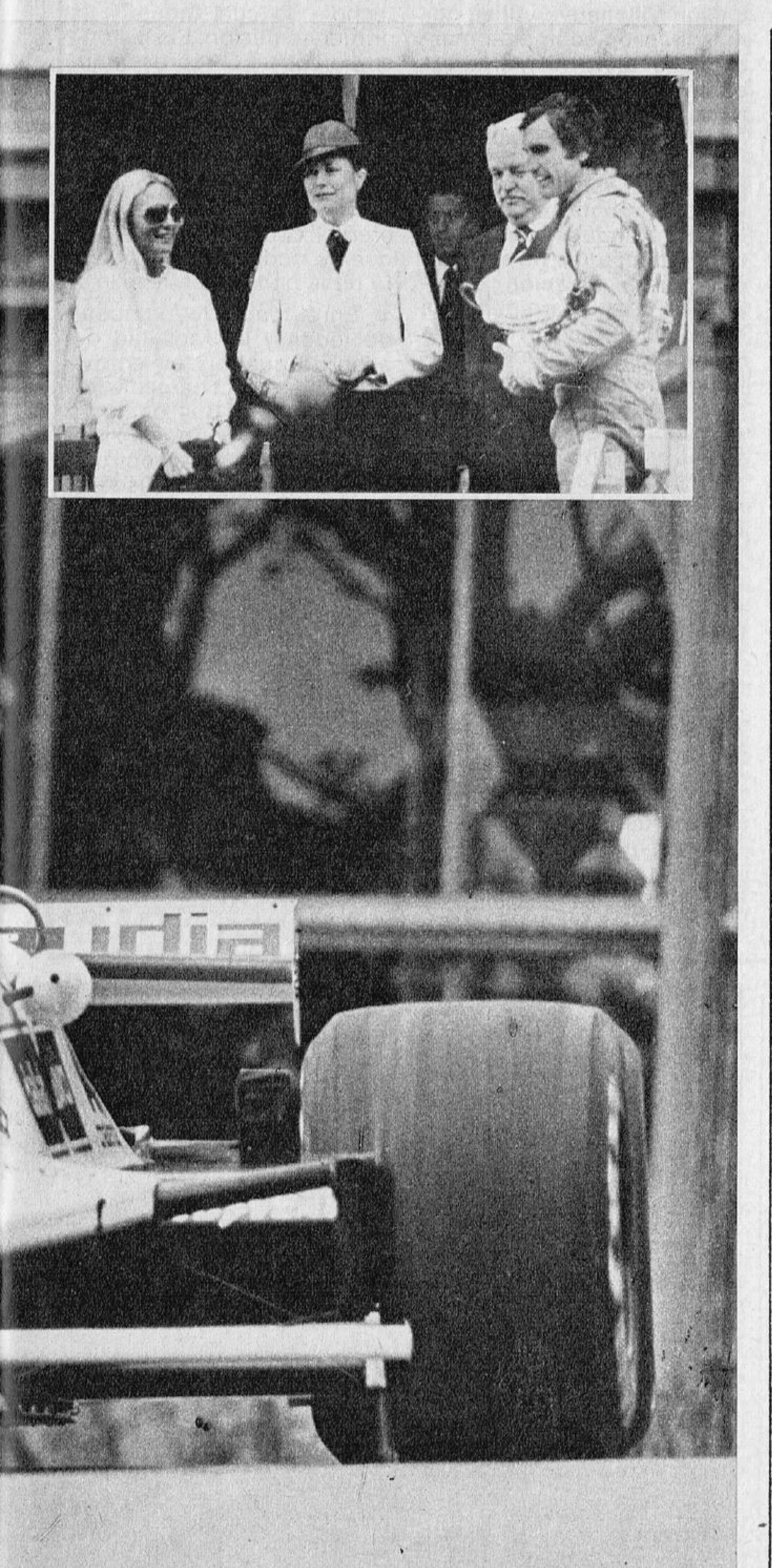


GRAND PRIX DE MONACO

Volviendo al triunfo, que desde hace más de un año y medio le resultara esquivo, Carlos Reutemann conquistó en Mónaco su décimo Grand Prix. En tensa expectativa desde el principio, pasó a dominar con holgura cuando, faltando un cuarto de carrera, el constante puntero Pironi se descontroló y rozó el guard rail. Ya sobre el filo del primer tercio se había quedado el tenaz escolta, Jones. Finalmente, y cuando sólo algunas gotas aportaban suspenso, Laffite se limitó a cuidar su remoto segundo lugar del descuento de Piquet, que ahora lidera el Campeonato. Destacada actuación de Depailler. Colisión múltiple en la curva inicial

Por Germán R. Sopeña
Notas: Alberto del Priore
Fotos: Armando Rivas
(Enviados especiales a Mónaco)
Radiofotos recibidas vía A.P.

PRINCIPESCO



Culminación de un gran día para el argentino, coronando en la pista un trabajo impecable y adjudicándose el G.P. de Mónaco con toda justicia. Luego, Reutemann y su esposa son recibidos en el palco de honor por la Princesa Grace y el Príncipe Rainiero.

Nadie dobló jamás tan despacio en la horquilla de La Rascasse. El mismo Príncipe Rainiero haciendo la vuelta de reconocimiento en su Rolls convertible, debe haber recorrido la famosa curva más rápido que Reutemann en ese momento con su Williams de Fórmula Uno. Con toda claridad se escucharon los cambios cuidadosamente enganchados hasta colocar la primera mientras Reutemann tomaba la última curva de la carrera con toda la tranquilidad del mundo. Otra vez segunda, tercera y con los boxes ya al costado, Reutemann levantó los dos brazos para saludar su retorno al triunfo después de dos años.

Tanta calma se justificaba como consecuencia de una de las victorias más cómodas en el historial de Reutemann, y donde las últimas veinte vueltas fueron casi un formulismo desde el momento en que Didier Pironi se fue de largo en la curva del Casino, arruinando lo que podía ser su segunda victoria consecutiva y un decisivo paso al frente en el campeonato. A partir de ese momento clave, el impasible mecánico japonés del equipo Williams encargado de manejar la pizarra de información de Reutemann, comenzó a anotar diferencias cada vez más grandes entre Reutemann y Laffite, ya que el argentino apretó allí un poco más el ritmo para aplastar cualquier tentativa del francés por asaltar la primera posición. Más preocupado por Depailler que se le venía encima, Laffite no pudo hacer nada contra Reutemann y la carrera ya estaba definida mucho antes de terminar. Al rato Frank Williams ordenó poner en la pizarra una sugerencia obvia —**"revs 10"**—, indicando así que hasta el final de la carrera Lole no cambiara a más de diez mil vueltas para preservar la vida del motor, y evitar una frustración de último momento. Preocupado siempre con el accionamiento de la caja, problema que lo tiene a mal traer a Reutemann desde la carrera de Zolder, Lole se ocupó entonces de culminar la carrera con el mayor cuidado posible para evitar no sólo una traición mecánica sino también el riesgo de un despiste imprevisto sobre un piso verdaderamente peligroso, ya que habían caído algunas gotas de agua en la parte más alejada del circuito, provocando una diferencia de adherencia al piso en el sector que arranca en la subida al Casino y hasta la entrada al túnel.

Esa pequeña diferencia fue en realidad la causa fundamentel del repentino cambio de puntero, ya que Didier Pironi se vio sorprendido por la humedad que comenzaba a ganar el asfalto en la zona del Casino, y cuando repentinamente tuvo un problema al bajar de cuarta a tercera en la curva del Casino, el auto se le fue levemente hacia afuera del radio ideal; allí el piso estaba sensiblemente mojado y el Ligier partió derecho hacia el guard rail, dejando el camino libre para un Reutemann cuya gran arma fue justamente no cometer el más mínimo error en un circuito que no los perdona, y mucho menos cuando caen tres simples gotas. El mismo Reutemann lo comentaba después de la carrera: **"Una vez largué aquí en pole position y cometí el error de patinar un poco demasiado en el momento de partir. Eso me costó la carrera, y por eso me siento ahora tan satisfecho de haber ganado partiendo en segundo lugar y en un circuito que estaba verdaderamente muy difícil".**

MONACO, CARRERA CLAVE

Analizando los resultados del G.P. de Mónaco en los últimos años, resulta sorprendente observar que a pesar de ser una carrera situada a mitad de temporada, o incluso antes, año a año reviste una importancia especial en cuanto al desarrollo del campeonato. Es muy probable que Carlos Reutemann haya perdido en aquella carrera de Mónaco '78 con la Ferrari su gran oportunidad de salir campeón en una competencia que era casi una victoria asegurada si Niki Lauda no lo tocaba en la primera curva a consecuencia de una mala largada de Reutemann. El año pasado, Jody Scheckter no dejó escapar la oportunidad de largar en la pole position, punteó toda la carrera a pesar de que sus gomas iban perdiendo adherencia, y al final apenas si pudo conservar el primer puesto por un segundo frente a Regazzoni con el Williams que ahora se tomó merecida revancha.

Este año, Mónaco podía marcar una fractura decisiva en el curso del campeonato si los nueve puntos quedaban en manos de Pironi o Jones (o más hipotéticamente si ganaba Arnoux) ya que de esa manera el cuarteto de hombres de punta se desprendería definitivamente del resto obligando asimismo a una elección definitiva en el seno de los propios equipos, que de aquí en más deberían escoger sus estrategias en función del piloto que estuviera adelante.

Pero allí se perdió Didier Pironi su gran oportunidad del año, y probablemente esos nueve puntos que estuvieron a su alcance le costarán mucho al cabo del año, porque ahora todo queda casi como al principio con los seis que sumó Laffite en su favor. De la misma manera, Carlos Reutemann se acercó espectacularmente al cuarteto de punta y sus nueve puntos llegaron en un momento crucial para seguir alimentando sus aspiraciones respecto al campeonato, lo cual habría quedado sensiblemente postergado si Lole no hubiera sumado una buena cantidad de puntos en las dos últimas pruebas.

GOMAS DE CLASIFICACION PACTO EN LA CUERDA FLOJA

Tal como lo preveíamos en el comentario de Zolder, hace dos semanas, no todo resulta tan sencillo en el control de las gomas de clasificación durante las jornadas previas al domingo, y en un circuito crucial como Mónaco se produjo la primera duda cuando Gilles Villeneuve apareció de pronto con un tiempo que le permitía salir en tercera fila, mientras Scheckter quedaba casi en el fondo y los dos Renault no andaban mejor. De inmediato, todos los equipos que usan Goodyear supusieron que podía haber algo anormal y algún ojo perspicaz constató que en el box de Villeneuve no había los dos juegos de gomas permitidos sino en realidad tres juegos distintos. ¿Cuál había usado Gilles para obtener su tiempo? ¿Pudo haber una maniobra dudosa? Nadie lo podía afirmar en verdad pero la duda quedó latente y el propio responsable de Goodyear —Lee Gaug— emitió un comunicado oficial redactado en estos terminos: **"La compañía Goodyear desea atraer la atención de los oficiales deportivos de Mónaco sobre el hecho de que Ferrari parece haber violado el acuerdo concerniente al uso de neumáticos, ya que durante las pruebas de clasificación Villeneuve utilizó gomas inapropiadamente marcadas o bien no marcadas en uno de los costados de su auto. Creemos que los oficiales de pista que chequeaban las gomas en la salida de los pits son conscientes de ello y pueden confirmar esa violación. Aunque esto pueda haber afectado o no su posición de clasificación, el hecho de que aparentemente Villeneuve haya realizado las prácticas con gomas inapropiadamente marcadas sólo puede provocar preocupación y desconfianza entre otros teams, lo cual podría llevar a la ruptura de la regla de no usar gomas de clasificación."**

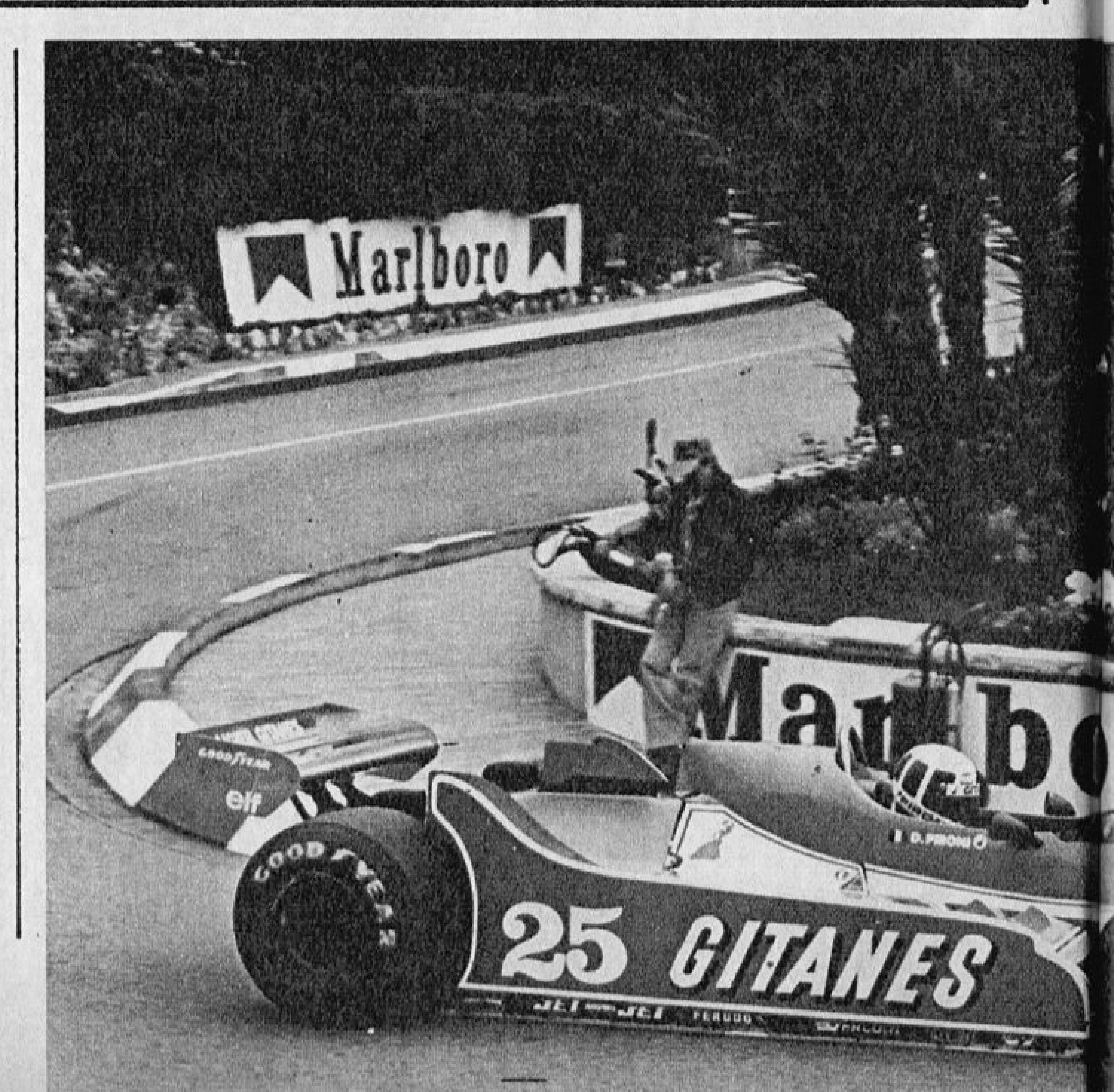
En efecto, algo raro sucedió en el box Ferrari. Pero nunca se pudo establecer fehacientemente el problema. Aparentemente, debido a un error de la gente que marcaba las gomas, se marcaron dos juegos pero quedó otro en el box que era en realidad el que se pensaba usar o estaba allí colocado pra ser usado. Sin embargo, Villeneuve utilizó un juego correctamente marcado aunque efectivamente combinando dos tipos de gomas distintas —200 en el lado izquierdo, 368 en el lado derecho— lo cual indujo a la primer confusión. Ecclestone en persona y el representante de Goodyear Lee Gaug se presentaron en el camión de Michelin y cuando Dupasquier los invitó a revisar todas las gomas disponibles declinaron sin embargo la oferta, como evidenciando que no dudaban de la buena fe de la gente de Michelin.

En el fondo, todos dudan de todos y la fragilidad del acuerdo quedó bien en evidencia: es prácticamente imposible saber que goma se está usando porque no hay manera técnica de controlar el tipo de caucho en uso y el número de código exterior que sirve de guía bien puede fraguarse sin mayor problema.

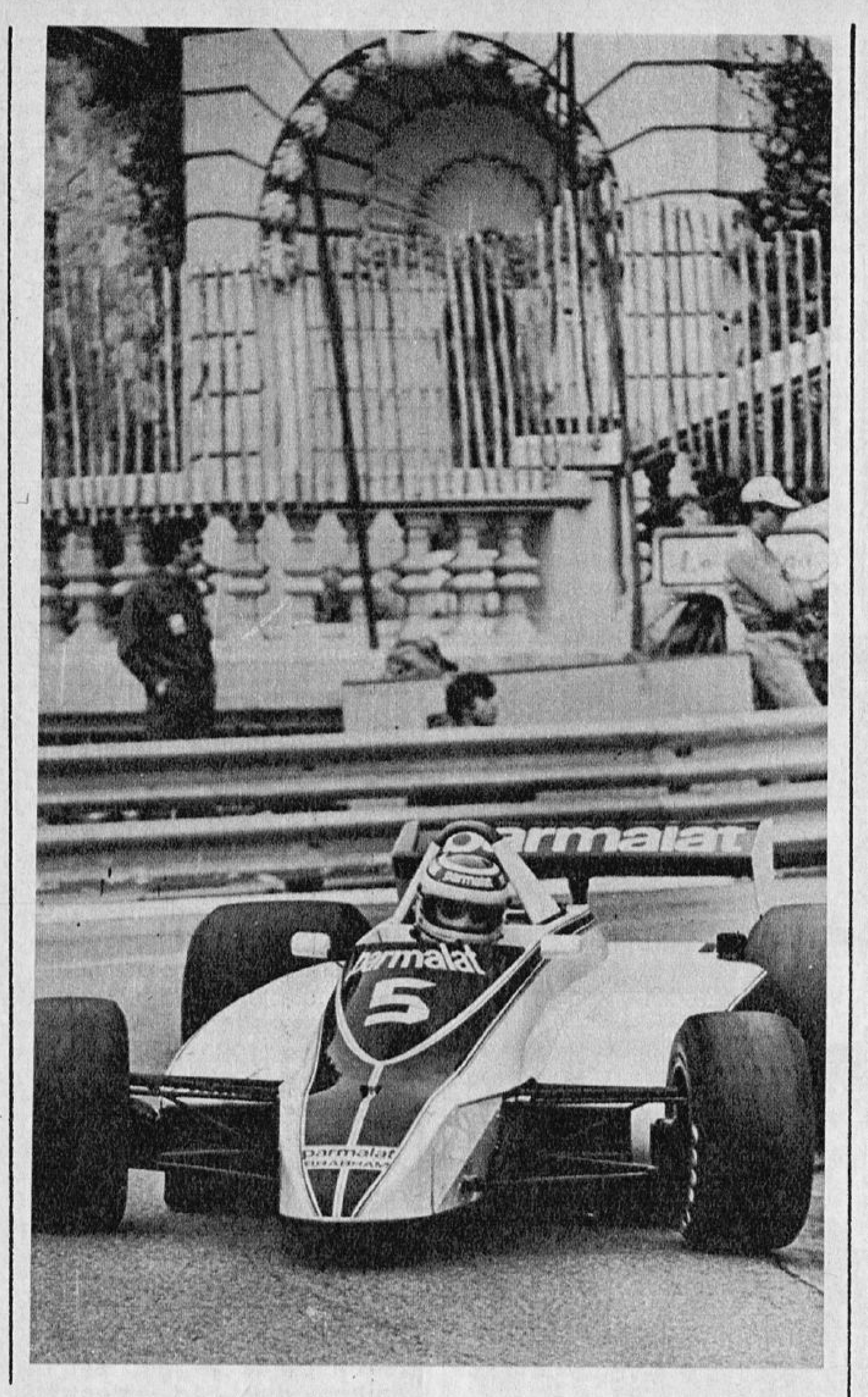
La duda planteada no pasó de allí —aunque todo hubiera sido mucho más grave si Villeneuve largaba bien por ejemplo, y se colocaba en posición de ganar la carrera—, pero es bastante obvio que el problema puede volver a plantearse con mayor gravedad en cualquier otro circuito.

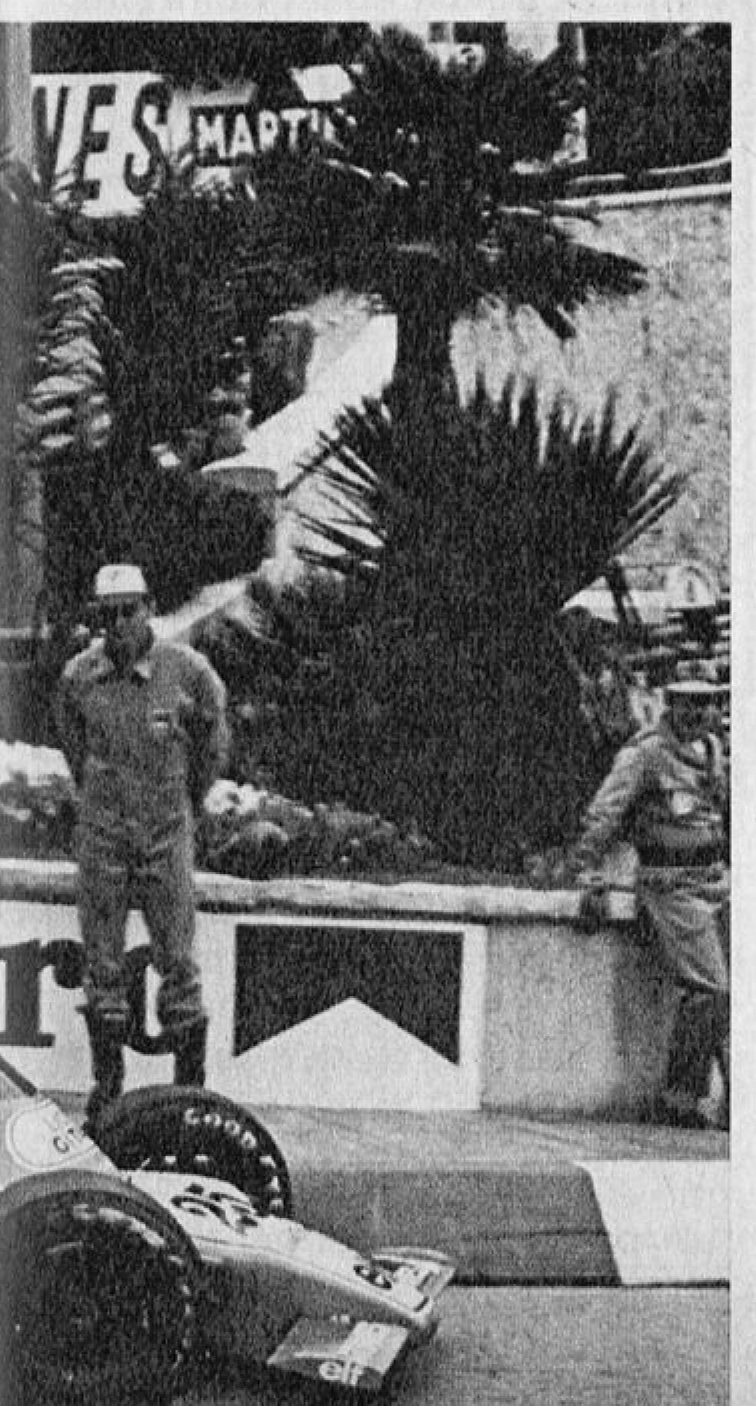
G.S

Pironi había trabajado desde el primer día de clasificación para repetir su triunfo de Zolder, y ayudado por el gran rendimiento del Ligier, logró largar en punta y ser líder de la carrera hasta que pegó contra el guard rail.



Del mismo modo, con una carrera más bien tranquila, sin pelear con nadie pero recogiendo al final un tercer puesto de gran importancia, Nelson Piquet se ubica al frente del Campeonato superando por un punto a René Arnoux y demostrando a la vez que, a pesar de la relativa limitación del equipo Brabham, quizá no tan organizado como Williams, Ligier o Renault, el brasileño está mentalmente dispuesto a explotar a fondo las virtudes de un chasis potencialmente capacitado para ganar el campeonato. En ningún momen-





Trabajosamente Nelson Piquet logró terminar tercero con un auto prácticamente nuevo, ya que había llegado el viernes desde Inglaterra. El brasileño cumplió una destacada labor.

FRASES

● **René Arnoux: "La verdad es que reutemann es el único de los pilotos veteranos que todavía pelea un puesto con el mismo entusiasmo y garra que nosotros, los más jóvenes."** Lo dijo en relación a su frustrado intento de sobrepasar al argentino en el Gran Premio de Bélgica.

● **Guy Ligier: "No creo que el Gran Premio de Mónaco sea una carrera reservada exclusivamente para los que largan en las dos primeras filas. Recuerden que el año pasado, Regazzoni largó en el puesto 17º y llegó a diez metros de Scheckter".** Fue antes de la carrera, por supuesto.

● **Gilles Villeneuve: "Estoy realmente satisfecho. Este año, con neumáticos de carrera, el auto fue 4/10 más rápido que el año pasado con gomas de clasificación".** Lo dijo después de las pruebas del sábado, aunque muy astutamente, ya que a muy pocos les quedan dudas de que el canadiense había usado gomas de clasificación, tema que explicamos aparte.

● **Carlos Reutemann: "Qué lástima, ¿eh?. La pole position se me escapó por un pelito. Pero igual, para un viejito como yo, estar segundo a 7/100 está bien, ¿no?"** Por supuesto, el sábado, después de la última tanda clasificatoria oficial, cuando ya el argentino mostraba un optimismo no habitual en él.

● **Jody Scheckter: "Paré dos veces a cambiar gomas. Pero así y todo, la Ferrari era absolutamente inmanejable."** Al explicar su abandono, después de la carrera.

● **René Arnoux: "Riccardo Patrese me encerró en la curva del Casino dos veces, hasta mandarme contra el guard rail."** El francés, que además de abandonar perdió la punta del campeonato y no pudo cumplir con su objetivo de sumar uno o dos puntos, estaba realmente furioso contra el italiano.

● **Carlos Reutemann: "Las modificaciones del circuito no son demasiado importantes. En la curva uno ahora se puede frenar más derecho y un poco más adentro. La chicana, que fue reducida en su ancho de 13,50 metros a 9 metros, ahora es un poco más lenta, y la curva del café de Paris algo más ancha, por lo que se puede tomar un poco más rapido."**

to de la carrera, el Brabham, estuvo a la altura de los Williams o los Ligier, que en realidad dominaron por completo en Mónaco, pero consciente de esa pequeña desventaja del chasis que tan bien había andado en Long Beach, Piquet hizo su carrera en función del campeonato y para él también Mónaco fue una carrera crucial.

¿COMO FUE EL GRAN PREMIO EN SI?

Por supuesto, no podía faltar la carambola angustiante de la primera curva, aunque esta vez no complicó las primeras posiciones sino que desarmó totalmente la segunda mitad del pelotón, cuando los autos apenas habían recorrido los terribles primeros metros que separan a la largada de la curva Sainte Devote. En el medio de esa famosa curva donde hace dos años se habían tocado Lauda y Reutemann, esta vez se vivió un momento impresionante que terminó con una debacle total para el equipo Tyrrell, que sufrió enormes destrozos en sus dos autos, mientras varios otros quedaban inmovilizados por la obstrucción de los cuatro coches envueltos en el accidente —los dos Tyrrell, el McLaren de Prost y el Alfa de Giacomelli—, donde la culpa se debió aparentemente al apuro de Derek Daly, que golpeó la parte trasera del Alfa por querer entrar donde no se podía.

Con increíble rapidez, los comisarios de pista fueron liberándola antes de que los punteros completaran la primera vuelta, y no hubo necesidad de parar la carrera, como se pudo pensar en un primer momento al observar que los cuatro autos bloqueaban por completo el paso, y que los destrozos totales de algunos de ellos hacían imposible empujarlos del lugar. Hubo que sacarlos

por medio de la grúa convenientemente ubicada al costado de la curva, y cuando Pironi, Jones y Reutemann, desembocaron en la recta principal cumpliendo el primer giro, ya estaba abierto el camino para que el Gran Premio de Mónaco continuara normalmente.

Tal como era previsible, Didier Pironi largó otra vez en forma impecable repitiendo lo de Zolder de hace qunce días, y dobló limpiamente en punta seguido por Reutemann mientras un arriesgado Alan Jones salía de la primera curva casi a la par del auto del argentino para emparejar su línea en la trepada al Casino y ganar así el segundo puesto en la primer vuelta; una proeza destacable en un circuito como Mónaco.

Reutemann, prudentemente, le abrió paso y quedó en tercera posición controlando a Jacques Laffite. Ligier, Williams, Williams, Ligier, indicaban claramente cuál era el veredicto indiscutible de Montecarlo, donde los mismos chasis que se disputaron la carrera de Zolder volvían a demostrar que constituyen los dos autos más equilibrados de la Fórmula Uno, donde hace falta doblar, frenar y transmitir toda la potencia al piso.

Detrás, el que había largado en forma casi increíble aprovechando todos los huecos de los primeros metros era Jody Scheckter, que a pesar de su retrasada posición de largada estaba séptimo al cabo de los primeros giros detrás de Pironi, Jones, Reutemann, Laffite, Depailler y Piquet, y precediendo a su propio compañero de equipo Gilles Villeneuve, que había clasificado en un sorprendente sexto lugar —causa de una difundida sospecha de la gente de Goodyear sobre el eventual uso de unas gomas Michelin de clasificación en la Ferrari del canadiense—, pero que había arruinado esa posibilidad con una largada deficiente que complicó su paso por la primera curva en el momento del múltiple accidente.

Durante varias vueltas, Alan Jones trató de irse encima de Pironi y su presión fue terrible sobre las mismas ruedas traseras del Ligier, mientras Reutemann venía apenas un poco más atrás, asediado también por Laffite quien a su vez tenía a Depailler y el cada vez más temible Alfa a sus talones. Esos cinco autos del grupo de punta —Piquet en seguida se quedó fuera del contacto con ellos— hicieron el verdadero gasto de la carrera en su período fundamental —las primeras veinte vueltas que ordenan la jerarquía y dan la pauta de quienes pueden ganar con pleno mérito—, sin que hubiera cambios de posiciones, ya que la similitud entre auto y auto lo hacía prácticamente imposible. Observarlos en la subida al Casino o en la bajada del Hotel Mirabeau era de por sí un espectáculo impresionante, y los cinco pilotos produjeron en esa primera parte de la carrera una notable demostración de talento sin que nadie pudiera arriesgar verdaderamente un resultado para lo que podría suceder al cabo



Valioso segundo puesto de Jacques Laffite, que mantuvo buen ritmo. Intentó pasarlo a Reutemann cuando éste era tercero y luego contuvo el avance de Depailler.

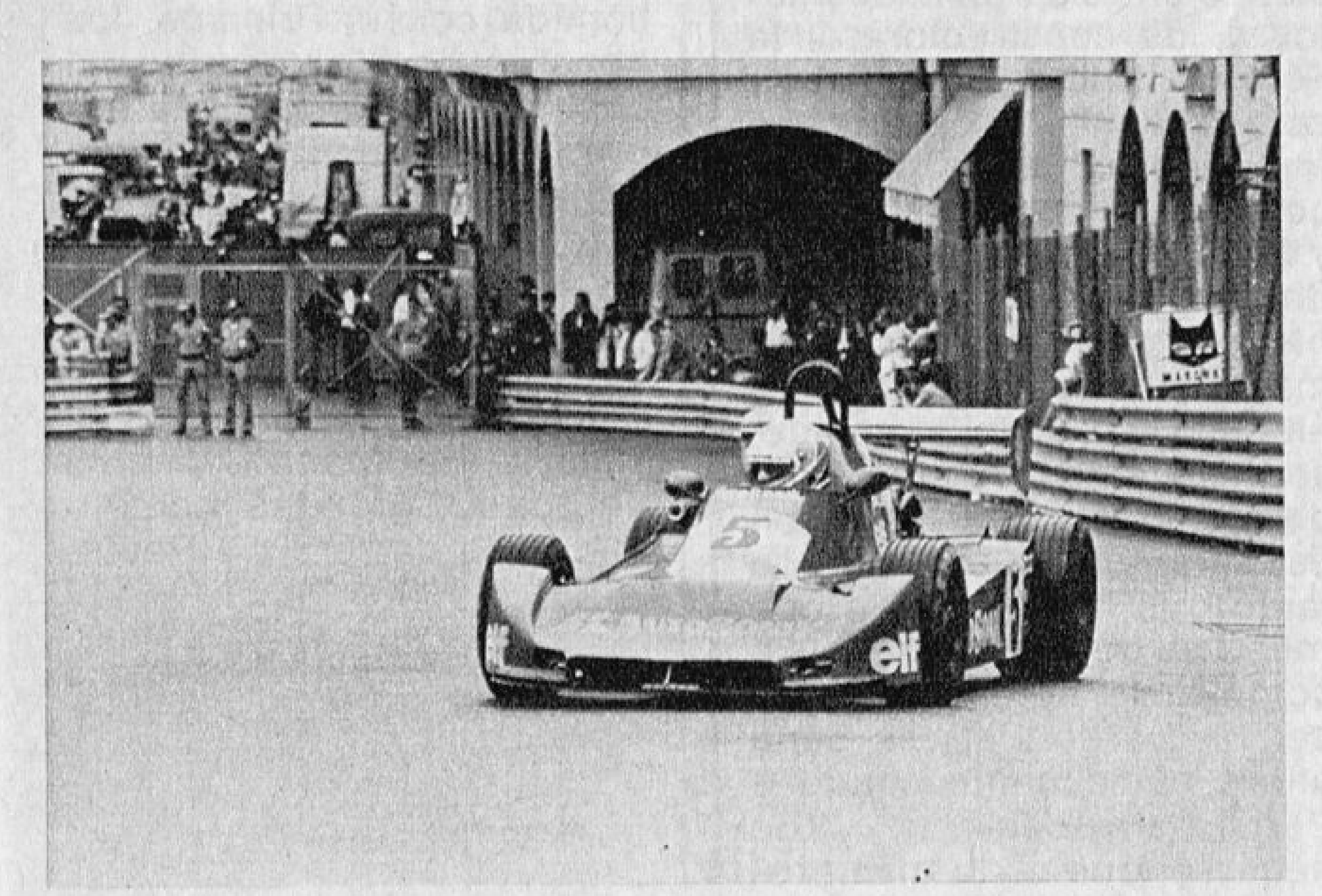
BALDI

Ganar en Mónaco es el sueño dorado de todo corredor de Fórmula Tres y las chances son verdaderamente reducidas. Este año hubo nada menos que 68 aspirantes para llegar a ese privilegio reservado a uno solo, y la batalla empieza desde temprano, ya que para intentar ganar hay que pasar primero el terrible filtro de la clasificación. Los veinte pilotos que quedan son por lo tanto la flor y nata de la Fórmula Tres y en rigor cualquiera de ellos está potencialmente capacitado para ganar. El único inconveniente es que para ganar hay que largar en las dos o tres primeras filas y si es posible en la pole position. No tanto porque no se pueda pasar sino para evitar el riesgo del accidente múltiple que es la habitual consecuencia producida por la vehemencia de quienes quieren ganar a toda costa.

La de 1980 fue así un ejemplo típico de lo que suele ser la carrera de Fórmula Tres que observan con particular atención todos los directores de equipo de la Fórmula Uno. El dueño de la pole-position, Mauro Baldi, no dejó escapar la oportunidad de largar en tan envidiado sitio. Picó impecablemente en punta y ganó sin la menor dificultad mientras sus inmediatos perseguidores se eliminaban entre sí en un terrible accidente que felizmente no tuvo consecuencias, pero que pudo terminar en el agua a la manera de otras funestas piruetas de años ha.

Mientras Mauro Baldi hacía su carrera solitaria en la punta, detrás del italiano una batalla terrible enfrentaba al colombiano Roberto Guerrero, asediado en cada curva

F-3 EN MONACO: GANO UNA APUESTA DOBLE



por el dominador habitual del campeonato europeo, Thierry Boutsen, quien procuró varias veces salir de la chupada de Guerrero al terminar la veloz curva del túnel y ganarle la frenada a la chicana, donde culmina ese sector del circuito. Guerrero controlaba con gran calma la situación y no era cuestión de dejarle un agujero ingenuo al belga. Pero en la vuelta fatídica, Boutsen llegó a colocar su trompa a la altura de las ruedas traseras del Argo de Guerrero cuando salió de la chupada, y al aproximarse a la chicana, el belga intentó prolongar hasta el último memento la frenada de manera de colarse por adentro y ganar el puesto. Pero Guerrero también siguió hasta el final. En realidad el Martini de Boutsen no llegó a ganar limpiamente la posición. Guerrero dobló entonces en punta pero Boutsen estaba pegado y se produjo lo habitual: la rueda trasera izquierda de Guerrero se montó en la delantera derecha del Martini y allí se inició un espectacular vuelo que terminó contra el guard rail destrozando en forma casi total al chasis Argo. Mientras Boutsen y Piero Necchi —que tampoco pudo evitar el desastre— quedaban también eliminados en la carambola.

Cuarto damnificado: Oscar Larrauri, que había largado en séptima fila desfavorecido por su turno de clasificación que se llevó a cabo bajo la lluvia, pero que había remontado varios puestos con gran vehemencia y circulaba en ese momento en octava posición. Al llegar al lugar de los destrozos, alguna pieza suelta le pinchó una goma, Larrauri tuvo que parar en boxes a cambiarla y la carrera también quedó frustrada para el cuando en realidad, a raíz del choque múltiple, podía quedar automáticamente en quinta posición y podría haber llegado al tercer puesto final.

Afortunado en cambio con los abandonos y retrasos, el inglés Kenny Acheson —puntero del Campeonato Vandervell— llegó así a una cuarta posición final tras largar casi desde el fondo de la grilla. Obviamente, con todos esos incidentes sucedidos al comienzo. La carrera fue más bien un fiasco desde el punto de vista visual, y Mauro Baldi alcanzó la consagración de Mónaco con mucho menos trabajo del que nadie hubiera imaginado. Para el italiano —que corre desde hace tres años en Fórmula Tres y que el año pasado se ubicó tercero en el Campeonato Europeo—, la victoria tuvo un doble sabor: por un lado porque ganó nada menos que en Mónaco. Pero por otro lado, porque Baldi ganó una crucial apuesta personal, desde principios de este año, Baldi corre en el europeo con un Martini oficial equipado con motor Renault. Sin embargo los resultados no aparecían y en el ámbito de Renault Motorsport existía cierta inquietud sobre las verdaderas posibilidades del piloto. El auto era exactamente igual al de Alain Prost en 1979 y sin embargo Baldi no podía seguir el ritmo de los Martini-Toyota de Boutsen y Alliot. Por su parte, el piloto italiano sostenía que los Toyota habían evolucionado desde el año anterior y que el prefería cambiar el motor para demostrar que no estaba equivocado. Finalmente se accedió a su deseo para la carrera de Montecarlo y por cierto que Mauro Baldi demostró que tenía la razón. Todo le salió entonces a pedir de boca y su nombre se inscribió como un nuevo ganador del tradicional trampolín a la Fórmula Uno. Recordemos simplemente que en los últimos años los ganadores de esa carrera de Fórmula Tres fueron precisamente Pironi, Giacomelli, De Angelis y Prost, todos sentados hoy en equipos oficiales de Fórmula Uno.

Mauro Baldi puede ser el próximo.

G.S

CLASIFICACION FINAL

PILOTO	MARCA	TIEMPO	VTAS.
Mauro Baldi	**Martini-Toyota**	**39m40s11/100**	**24**
Michele Alboreto	March-Alfa	40m07s30	24
Jean L. Schlesser	March-Alfa	40m07s88	24
Kenny Acheson	March-Toyota	40m11s38	24
Daniele Albertin	Martini-Toyota	40m18s61	24
Hans Burger	Ralt-Toyota	40m22s58	24
Alain Ferté	Martini-Toyota	40m23s21	24
Nigel Mansell	March-Toyota	40m24s37	24
Gunther Gebhardt	Ralt-Toyota	40m34s79	24
Michele Kropf	Ralt-Toyota	40m34s93	24
F. Cazzaniga	March-Toyota	41m12s75	24
Oscar Larrauri	Martini-Toyota		22
Sven Borgudd	March-Toyota		20
Brett Riley	March-Toyota		14

Promedio del ganador: 120,228 km/h

Récord de vuelta: no se proporcionó.

de las 76 vueltas. Por momentos Alan Jones se estabilizaba a la cola de Pironi como si esperara otra instancia de la carrera, y por momentos lo atacaba con furia sorpresiva en cualquier sector del circuito como para provocar el error que Didier Pironi no cometería entonces, sino mucho más tarde, cuando ya no estaba en realidad tan exigido por Reutemann, que había quedado automáticamente en el segundo lugar al retirarse Alan Jones.

La diferencia entre Pironi-Jones y el dúo Reutemann-Laffite llegó a establecerce en unos 4 segundos, pero cuando los pilotos punteros comenzaron a superar a los primeros rezagados, Reutemann volvió a acercarse a un solo segundo del Ligier de Pironi, dejando ligeramente atrás a Jacques Laffite que en realidad nunca más volvió a retomar el contacto directo con el Williams del argentino.

Sin embargo, según lo relataba después el propio argentino, era prácticamente imposible tratar de superar al Ligier que iba en punta ya que no había diferencia material entre ambos autos y Reutemann prefirió quedar más bien a la expectativa — si tal término se puede usar cuando se corre en Fórmula Uno— A una distancia que

OTRA POLEMICA EN PUERTA

BALESTRE CONTRA LOS PILOTOS

Todo comenzó a las 14,30 horas, cuando tuvo lugar la reunión de pilotos que habitualmente se hace en la dirección de la carrera una hora antes de la prevista para su iniciación. Allí **Jean Marie Balestre,** presidente de la cada vez más vapuleada Federación Internacional del Deporte Automovilístico (FISA), recibió un desaire general por parte de los pilotos que probablemente no esperaba. Ya en Bélgica, la reunión no contó con la asistencia de todos los que deberían haber ido. Pero acá, evidentemente todo obedeció a una acción premeditada por parte de la mayoría de los corredores, ya que sólo nueve se presentaron (entre ellos, los dos pilotos de Alfa Romeo, los dos de Renault, los dos de Ferrari y Carlos Reutemann).

Evidentemente, era una respuesta a la crisis que se viviera en las primeras horas del jueves, cuando los pilotos rechazaron la decisión de Balestre de ampliar a los 27 inscriptos el número de volantes que podían participar de las pruebas de clasificación, que originalmente era de 24. Pero este tema lo tratamos en recuadro aparte.

El domingo, la ausencia de los pilotos a la clásica reunión previa indignó sobremanera al presidente de la FISA, que recibió su golpe de gracia después de la carrera por una situación circunstancial. Debido a que René Arnoux hizo público que su abandono se debió a dos tremendos autazos que le propinó Riccardo Patrese entre las curvas del Hotel de París y Mirabeau, Balestre citó al piloto italiano para que diera sus explicaciones, y éste puede decirse que literalmente lo mandó al diablo. Ante semejante actitud, Balestre lanzó otra de sus terminantes declaraciones que no hacen más que demostrar hasta que punto se están deteriorando las relaciones entrela FISA, los pilotos y los constructores: **"la Fórmula Uno está dominada actualmente por jóvenes que dentro de la pista se comportan como bandidos, y fuera de ella por un grupo de gansters ingleses".** Si bien no trascendió mucho más sobre el tema hasta las últimas horas del domingo, se descuenta que el altercado generará otra crisis en esta Fórmula Uno que ya da tanto que hablar por lo que muestra dentro de la pista como fuera de ella. Al parecer, Riccardo Patrese sería ahora oficialmente citado a París para declarar, y de negarse, que es lo más probable, la FISA deberá sancionarlo. Y aquí es donde arderá troya seguramente. Por ahora, habrá que esperar el desarrollo de los acontecimientos, pero, repetimos, que otra crisis está en puerta, nadie lo duda.

A.D.P.

se mantenía estable en los seis segundos cuando ya Laffite estaba definitivamente ocupado en mantener su posición frente al ataque de Patrick Depailler cuyo Alfa sonaba magníficamente... Hasta que dejó de sonar en forma abrupta cuando ya Depailler había llegado a las ruedas traseras de Laffite en lo que fue probablemente el mejor duelo personal de la carrera, teñido de recuerdos de tipo personal entre ambos pilotos, el años pasado compañeros de equipo y luego separados por incompatibilidad. Para Depailler, el hecho de superar en pleno Montecarlo al Ligier que marchaba segundo era desde luego una revancha indiscutible. No pudo ser por muy poco, pero quedó la sensación de que los Alfa Romeo prometen una gran sorpresa antes de que culmine la temporada 1980.

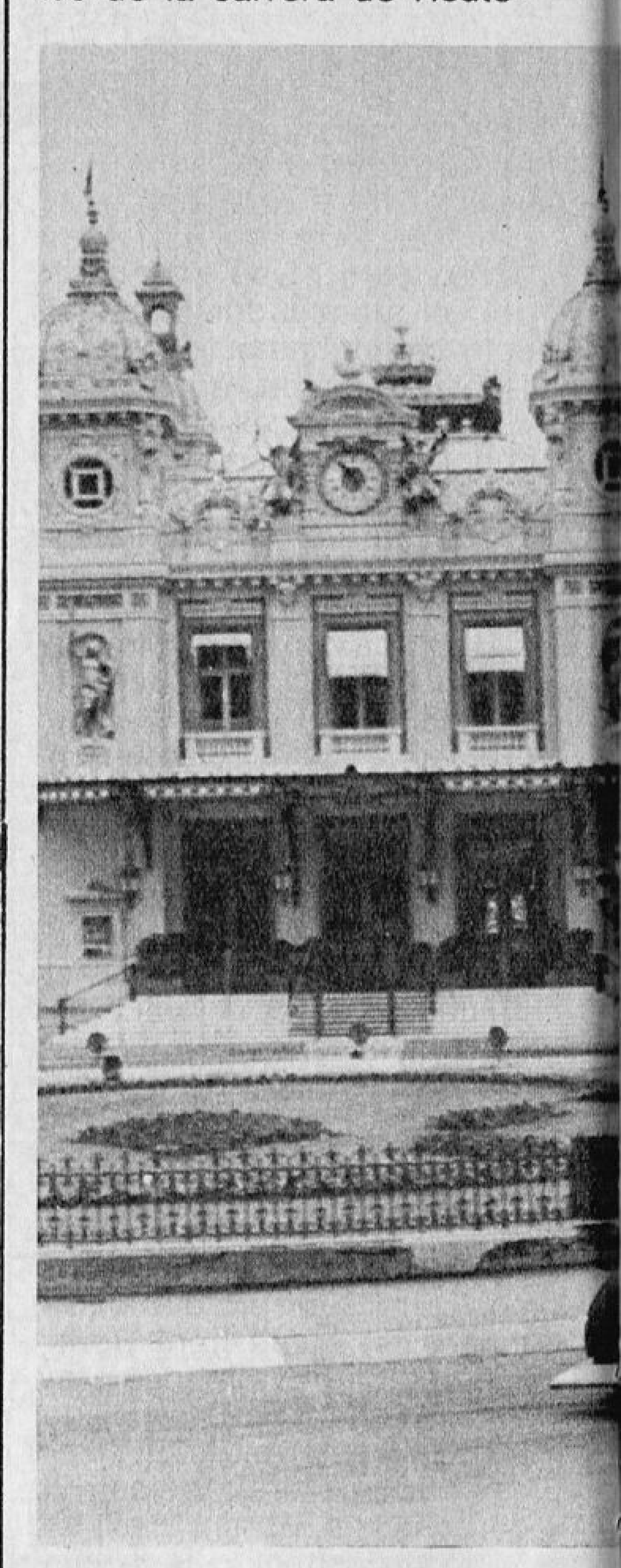
En un plano distinto al de los autos que dominaron Montecarlo con lluvia o con sol —ya que los cuatro días del largo "week end" monegasco se vieron alterados por lluvia, presente incluso el domingo—, las Ferrari, los Lotus, los Arrows, el Fittipaldi de Emersón y el ATS del combativo Lammers,giraban en furiosos pelotones donde se destacaron largas vueltas de lucha entre Villeneuve y Lammers, o Arnoux frente a Patrese, donde el francés terminó contra el guard rail acusando agriamente al italiano de haberle cerrado el paso en la curva del Casino.

Frente al paseo imperial de los Wiliams o los Ligier, sin embargo, resulta llamativo observar el retroceso sufrido por Lotus o Ferrari ante el nivel de competitividad necesario actualmente para ganar en Fórmula Uno. Mario Andretti en la última fila de largada y Jody Scheckter —ganador del año pasado y pole position— poco más adelante en 1980, parece en realidad una impresión falsa. Pero las Ferrari no logran resolver el problema de su falta de apoyo aerodinámico combinada con un chasis que no trabaja como se debe, y Lotus ha perdido nuevamente posiciones respecto a los dos equipos más firmes de la actualidad (Ligier y Williams) como para dar razón una vez más al clásico esquema que le atribuye a Chapman las virtudes y los defectos del genio: imbatible cuando sorprende a todo el mundo con una innovación de avanzada —como en su momento la idea del wing car, el motor como estructura o las suspensiones traseras totalmente independientes—, pero de difícil recuperación cuando se trata de contrarrestar el trabajo más metódico y preciso de los hombres menos geniales pero más meticulosos en la tarea de perfeccionar una idea definida.

Aparte de ese panorama, el equipo Renault sufrió una previsible jornada en blanco en Montecarlo,(seguramente el peor circuito del año para el auto del motor turbo), pero continúa siendo el gran rival obligado frente al cual sólo Williams, Ligier o Brabham parecen hoy en condiciones de luchar por el título de 1980.

El GP de Mónaco agregó un incentivo adicional con su resultado, ya que incorpora los nombres de Reutemann y Laffite a la lista de los cuatro que parecían escaparse, y todo puede ser nuevamente espectacular en España, donde los Williams y los Ligier se encontrarán nuevamente a sus anchas. Tras la comida con el Príncipe, los honores de Montecarlo y el champagne que apenas habrá probado con la punta de los labios, Carlos Reutemann ya debe estar pensando nada más que en lo que pasará en Jarama dentro de diez días.

Pero de todos modos la victoria de Mónaco marca uno de los grandes momentos de la carrera de Reute-



Una de las performances más llamativas de la carrera fue la del Alfa Romeo de Patrick Depailler, que mostró una importante evolución. El francés llegó a estar tercero, detrás de Laffite, pero abandonó por rotura del motor.

mann, independientemente de los que signifique para el resto del campeonato 1980. Sea o no Campeón del Mundo alguna vez, Carlos Reutemann suma ya diez victorias en Fórmula Uno, y entre ellas los tres grandes premios más importantes en la tradición de la categoría: ganó en el clásico Nürburgring, ganó en Brands Hatch —verdadera capital de la Fórmula Uno moderna— y le faltaba Montecarlo, el circuito más antiguo y tradicional de todos.

Reutemann lo consiguió el domingo, y ese triunfo vale más que nueve puntos.

G.S.



PATIO DE BOXES

JABOUILLE SIEMPRE CEREBRAL — El jueves, momentáneamente, Jean P. Jabouille quedaba excluido de la carrera ya que no había logrado figurar entre los veinte primeros, obstaculizado obviamente por la lluvia que desfavorece al turbo más que a ningún otro. Pero Jabouille no se preocupaba y expresaba su opinión de esta forma: **"No quise arriesgar más de lo lógico. En todo caso, si el sábado sigue lloviendo, entonces tengo tiempo de arriesgar un toque con el guard rail si fuera necesario. Pero si la pista está seca todo lo que hicimos hoy jueves no sirve para nada. De modo que, ¿para qué correr el riesgo de romper el auto? Ya habrá tiempo el sábado...".** Pero no hizo falta porque mejoró el tiempo y Jabouille pudo ubicarse así entre los que largaban la carrera, obteniendo incluso un mejor tiempo que René Arnoux, quien paradójicamente era el puntero del campeonato y el último en la grilla de partida, una circunstancia verdaderamente muy poco común y que probablemente haya sido única en el historial del campeonato del mundo. Estadísticos, manos a la obra, si hace falta corregir el dato...

HUNT INVARIABLE — Todavía con muletas y yeso en la pierna por su accidente haciendo esquí **("Me sacan el yeso la semana que viene"). James Hunt** fue una de las figuras indiscutibles en el desfile de personalidades que suelen circular por Mónaco. Para la ocasión, James Hunt se hizo notar como siempre por la llamativa compañía femenina y por un overall de mecánico elegido como atuendo para estar a tono con su aspecto inconformista. Los fotógrafos, siempre agradecidos.

NERVIOSISMO EN BRABHAM — El viernes a la noche aun no había llegado el chasis de repuesto que se había pedido de urgencia a Inglaterra y el sábado podía darse el caso de ver a un solo Brabham en la pista para que **Nelson Piquet** dispusiera de un "muletto" previsto por cualquier cosa. La demora se originó en que inexplicablemente, tras el accidente de Zunino del jueves —donde el monocasco quedó bastante dañado e imposible de reparar sin los elementos de fábrica— el equipo Brabham mandó traer otro monocasco en una larga travesía de camión en

ZUNINO, LA OTRA CARA DE MONACO

Mónaco fue la gloria para un argentino. Pero también la frustración para otro. **Ricardo Zunino** sufrió una larga serie de problemas en el circuito callejero y no pudo clasificar entre los veinte habilitados para largar, sufriendo idéntica frustración que la de Watson, Rosberg, Cheever, Lees, Kennedy y Needell.

Por supuesto, Mónaco era quizás el mayor desafío del año para el sanjuanino, y varios factores se conjugaron para que todo le saliera al revés. Además del desconocimiento de un circuito donde no se puede probar, la lluvia arruinó las dos sesiones de clasificación, Zunino sufrió un fuerte golpe contra el guard rail sobre piso mojado el jueves y el equipo Brabham tuvo que traer de urgencia un chasis de repuesto desde Londres, que a duras penas estuvo listo para el sábado aunque Zunino tampoco pudo dar muchas vueltas. Lógicamente, el equipo de Ecclestone prefería conservar ese auto como posible reserva para Nelson Piquet aun a riesgo de eliminar al sanjuanino de la clasificación.

Tal fue lo que sucedió, ya que Zunino bajó dos segundos de la mañana del sábado a la jornada decisiva de la tarde. Pero el ritmo vertiginoso de la clasificación había llevado a un límite casi impensable los tiempos imprescindibles para ingresar entre los 20. La presencia de 27 autos en la pista no era por cierto una ayuda para el Colorado, ya que además de imponer automáticamente casi un 30 por ciento de exclusiones, planteaba la dificultad de poder dar una vuelta con cierta "soledad" para obtener lo mejor de sí mismo y del propio auto. El problema es para todos, se podrá decir, pero es indiscutible que lo sufren más que nadie quienes jamás hayan pisado antes el circuito monegasco. También hombres como Mario Andretti que quedó en última fila o Keke Rosberg que se quedó fuera a pesar de todas las piruetas de las cuales es capaz, sufrieron las consecuencias.

Todo eso no consolaba a un Ricardo Zunino sereno como siempre pero indiscutiblemente preocupado por no disfrutar de las condiciones ideales para poder demostrar lo que puede hacer. Todo en el equipo Brabham gira alrededor de Piquet. Pero como decíamos en Zolder hace quince días, sólo el propio Zunino puede resolver esa situación. Cuando Piquet llegó a Brabham, también todo giraba en torno de Niki Lauda.

Para Zunino, el desafío es duro y debe resolverlo en poco tiempo más.

G.S.

lugar de despacharlo por avión a Niza. Finalmente, en la madrugada del sábado llegó el esperado camión, tras recorrer unos 2.500 kilómetros desde Londres, y Zunino pudo salir a la pista con auto nuevo el sábado a las diez de la mañana.

INTACTOS — Prácticamente intactos resultaron los 20 participantes de la carrera después de las habituales pruebas con tanques llenos del domingo a la mañana, que generalmente condenan a algún piloto a correr finalmente con el "muletto" o a los mecánicos de algún equipo a trabajar a destajo cambiando en poco más de una hora un motor. El único que tuvo un problema más o menos importante fue **Emerson Fittipaldi**, que rompió una rótula de la suspensión delantera derecha.

CON TANQUES LLENOS, JONES — Estos fueron los tiempos de las pruebas con tanques llenos del domingo, que permitieron tener una idea previa de lo que podía dar cada uno en carrera: **Jones** 1m27s33, **Pironi** 1m27s52, **Reutemann** 1m27s92, **Laffite** 1m27s93, **Depailler** 1m28s47, **Villeneuve** 1m28s67, **Piquet** 1m28s69, **Scheckter** 1m28s76, **Giacomelli** 1m29s34, **Jabouille** 1m29s60, **Watson** 1m29s77, **Andretti** 1m29s84, **Mass** 1m29s97, **Prost** 1m30s05, **Patrese** 1m30s36, **De Angelis** 1m30s47, **Lammers** 1m30s47, **Daly** 1m30s60, **Jarier** 1m30s65, **Arnoux** 1m30s94, y **Fittipaldi** 1m31s87.

Lo insólito fue que John Watson, que era primer suplente, hacía el tiempo número once.

REGAZZONI — En cada carrera de Fórmula Uno siempre hay nuevas noticias de Clay Regazzoni. Las llegadas a Mónaco informaron que ha recuperado ya la sensibilidad en la pierna izquierda, no así en la derecha y que comenzará tareas de readaptación en diez días.

NO AL SERVO FRENO — Finalmente, tras las pruebas de varios meses, el equipo **Renault** decidió no usar el sistema de servo freno pensado justamente para un circuito tan agotador para el piloto como Montecarlo. El problema es que la eficacia del sistema no estaba probada en un cien por ciento, y a pesar de las experiencias se registraba siempre un cierto "cansancio" del sistema al cabo de un uso intenso y sistemático. Por lo tanto, para aliviar la tarea del piloto, se rediseñó el sistema de fijación de la pedalera, de modo de ejercer un mayor brazo de palanca al apretar el pedal, lo cual se complementó con una mayor suavidad de todo el conjunto, conseguida con el recurso de modificar el sistema de los frenos en sí, ya que en lugar de dos calipers por disco se utilizó uno solo, de mayor medida —experiencia ya practicada en Zolder—, ocupando el espacio del otro caliper con una prolija canalización de aire destinada a refrigerar el disco, uno de los problemas graves de los Renault que pareció bien solucionado en Zolder.

MAS VALE PREVENIR — El pequeño alerón delantero de **Ferrari**, probado por los pilotos, no obedecía una razón de perfecionamiento aerodinámico si no a una simple cuestión práctica. **"En circuitos como Mónaco son casi inevitables los toques con las ruedas de otro auto, y la consecuencia automática es doblar el alerón y tener que parar en boxes para cambiarlo".** Recordando que eso había sucedido con Villeneuve en Long Beach hace dos carreras, se recurrió a este alerón de reducidas dimensiones, capaz de asegurar el necesario apoyo aerodinámico sin estar tan expuesto a los toques con las gomas de otros coches.

FANGIO INVITADO DE HONOR — En el almuerzo anual del **IRPA** (La Asociación de Periodistas de Fórmula Uno) realizado como siempre en el Hotel Hermitage, **Juan Manuel Fangio** y **René Dreyfus** compartieron la mesa de honor en su cali-

EL ACCIDENTE SEGUN SUS PROTAGONISTAS.

En un principio, y con Bruno Giacomelli implicado en la carambola múltiple de la primera curva, todo el mundo coincidió en señalarlo como responsable del accidente. Pero las propias declaraciones de los pilotos, dejaron las cosas en claro.

- **Bruno Giacomelli: "Derek Daly, que venía demasiado rápido, me chocó de atrás en la frenada. Su auto voló y pasó por encima del mío".**
- **Jean-Pierre Jarier: "Sentí que era empujado por Giacomelli, que fue tocado por Daly."**
- **Derek Daly. "No tengo disculpas y lo admito. Yo choqué a Giacomelli y allí comenzó todo."**

Lo milagroso fue, que a pesar del poco espacio que hay en la pista, el auto de Derek Daly cayó encima de otros, pero no de lleno. Ello podría haber provocado una tragedia. sin duda, a pesar de la modificación de que fue objeto este año, la Curva Uno de Montecarlo, igual que su similiar de Long Beach, sigue siendo uno de los puntos críticos.

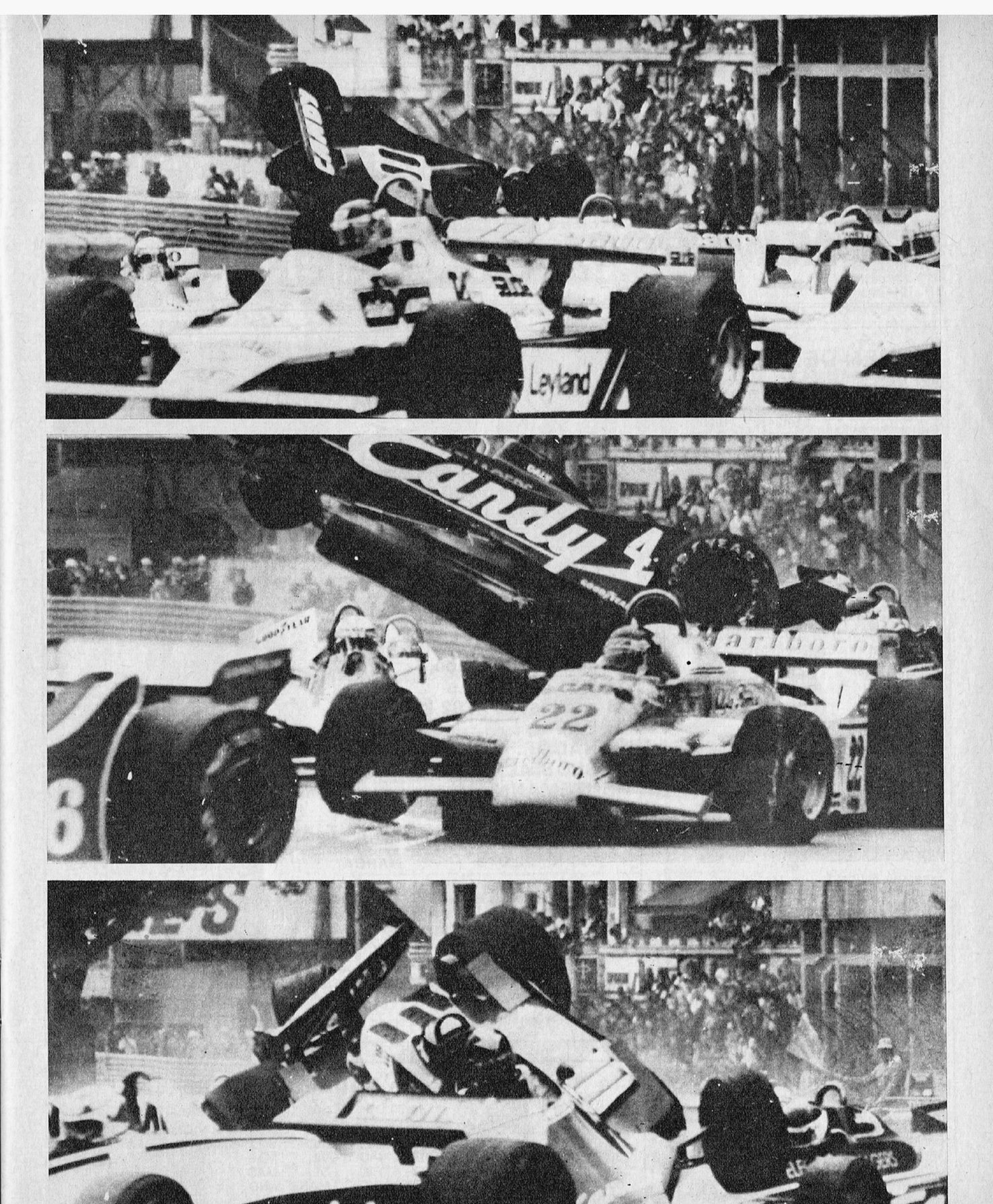
ARGENTINA EN MALLORY PARK

En el circuito inglés de Mallory Park, el argentino **Enrique Oscar Mansilla** conquistó una meritoria tercera posición en la carrera de Fórmula ford que se disputó el domingo último, continuando su serie de buenas actuaciones en la reñida categoría promocional británica. Por su parte, en la misma reunión, otro egresado con honores de la escuela de pilotaje de Jorge Omar Del Río, **Gerardo Cerqueti,** arrasó con la prueba de la "academia" de Jim Russell. Pole-position, record de vuelta y carrera quedaron en poder del argentino.



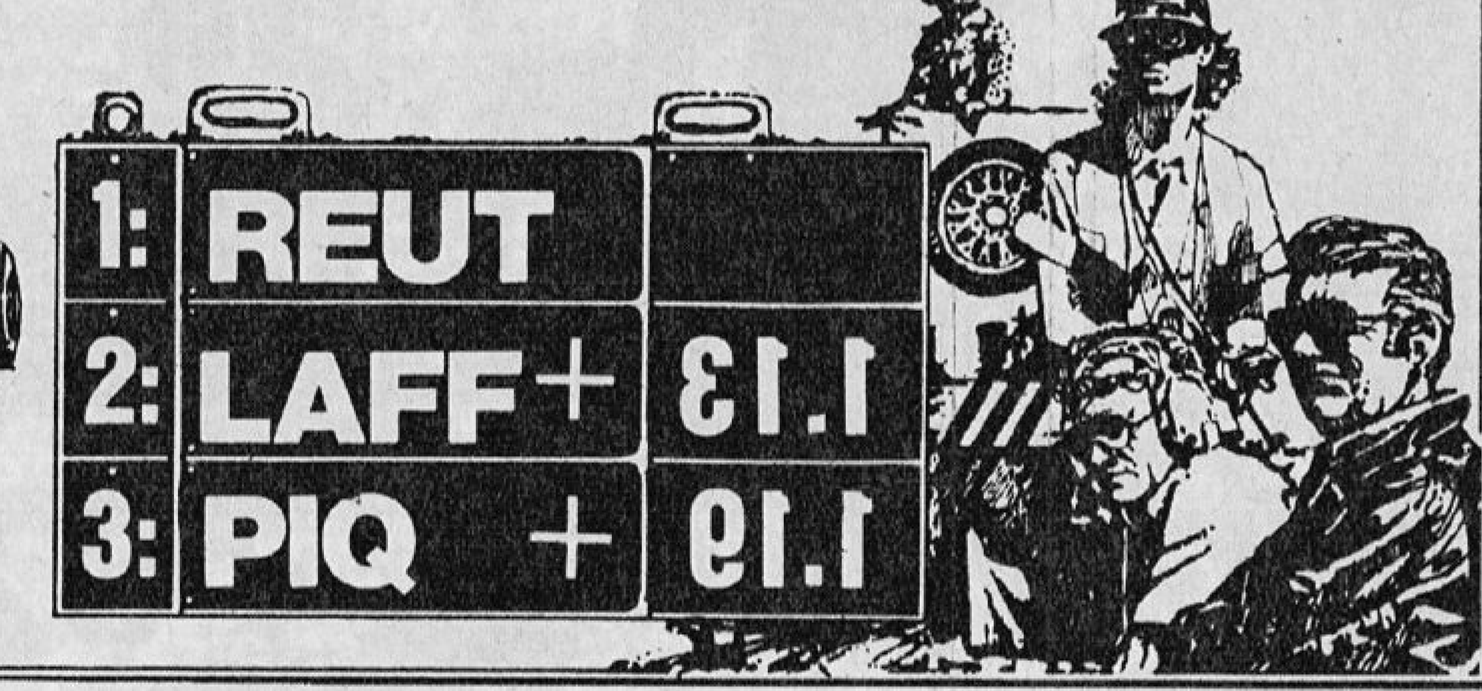
Jabouille y Scheckter antes de la largada. El francés estuvo penando con problemas de transmisión y frenos. El Campeón no tuvo mejor jornada aunque hizo un lanzamiento brillante; también desertó con problemas de adherencia en su Ferrari.

DALY Y UN TRIPLE SALTO MORTAL. Largada de la carrera. En la foto de arriba, ya pasó Pironi y lo siguen Reutemann, Jones, Laffite y Piquet. Pero más atrás ya se aprecia cómo el Tyrrell de Daly comienza a levantar vuelo. En la del centro el Tyrrell de Daly comienza a levantar vuelo. En la del centro el Tyrrell inicia la primera de sus tres vueltas sobre una maraña de autos. Abajo, se ve cómo el auto de Daly cae sobre el de su compañero Jarier, que venía detrás de Piquet.



Leyland
Candy 4
22
Marlboro
parmalat 5

EL GP EN NUMEROS



ORDEN DE LARGADA

Didier Pironi
Ligier-Cosworth
1m24s813/1000
Prom . 140,582 Km/h

Carlos Reutemann
Williams-Cosworth
1m24s882

Alan Jones
Williams-Cosworth
1m25s202

Nelson Piquet
Brabham-Cosworth
1m25s358

Jacques Laffite
Ligier-Cosworth
1m25s510

Gilles Villeneuve
Ferrari
Am26s227

Patrick Depailler
Alfa Romeo
1m26s218

Bruno Giacomelli
Alfa Romeo
1m26s227

Jean P. Jarier
Tyrrell-Cosworth
1m26s369

Alain Prost
McLaren-Cosworth
1m26s826

Riccardo Patrese
Arrows-Cosworth
1m26s828

Derek Daly
Tyrrell-Cosworth
1m26s83Z8

Jan Lammers
ATS-Corworth
1m26s883

Elio De Angelis
Lotus-Cosworth
1m26s930

Jochen Mass
Arrows-Cosworth
1m26s956

Jean P. labouille
Renault-Turbo
1m27s099

Jody Scheckter
Ferrari
1m27s182

Emerson Fittipaldi
Fittipaldi-Cosworth
1m27s495

Mario Andretti
Lotus-Cosworth
1m27s524

René Arnoux
Renault Turbo
1m27s524

SUPLENTES

Eddie Cheever
Oseila-Cosworth
1m27s808

John Watson
McLaren-Cosworth
1m27s731

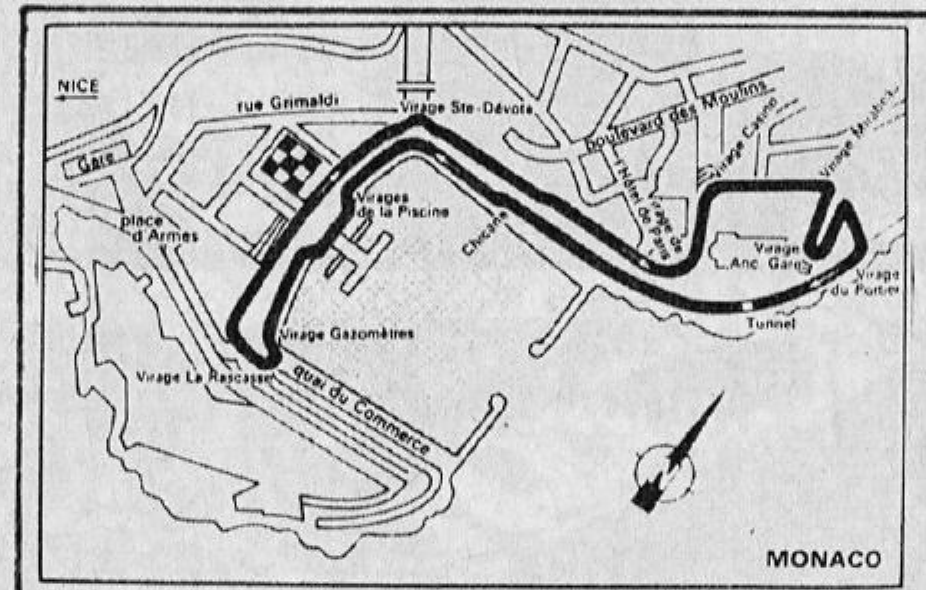
Keke Rosberg
Fittipaldi-Cosworth
1m28s381

Geoff Lees
Shadow-Cosworth
1m27s842

Tiff Needell
Ensigh-Cosworth
1m29s188

Ricardo Zunino
Brabham-Cosworth
1m28s384

David Kennedy
Shadow-Cosworth
1m39s986





GRAN PREMIO DE MONACO

Circuito de Mónaco,
de 3.312 metros
76 vueltas: 251,702 km
18-5-80
GANADOR:
CARLOS ALBERTO REUTEMANN (28)
en 1h55m34s36/100
Promedio: 130,677 km/h

POS	Nº	PILOTO	MARCA	TIEMPO	VTAS
2º	26	Jacques Laffite	Ligier JS11/15-Cosworth	1h56m47s99/100	76
3º	5	Nelson Piquet	Brabham BT49-Cosworth	1h56m52s09/100	76
4º	30	Jochen Mass	Arrows A3-Cosworth	------	75
5º	2	Gilles Villeneuve	Ferrari 312 T5	------	75
6º	20	Emerson Fittipaldi	Fittipaldi F7-Cosworth	------	74
7º	11	Mario Andretti	Lotus 81-Cosworth	------	73
8º	29	Riccardo Patrese	Arrows A3-Cosworth	------	73
9º	12	Elio De Angelis	Lotus 81-Cosworth	------	68
10º	9	Jan Lammers	ATS D4-Cosworth	------	64

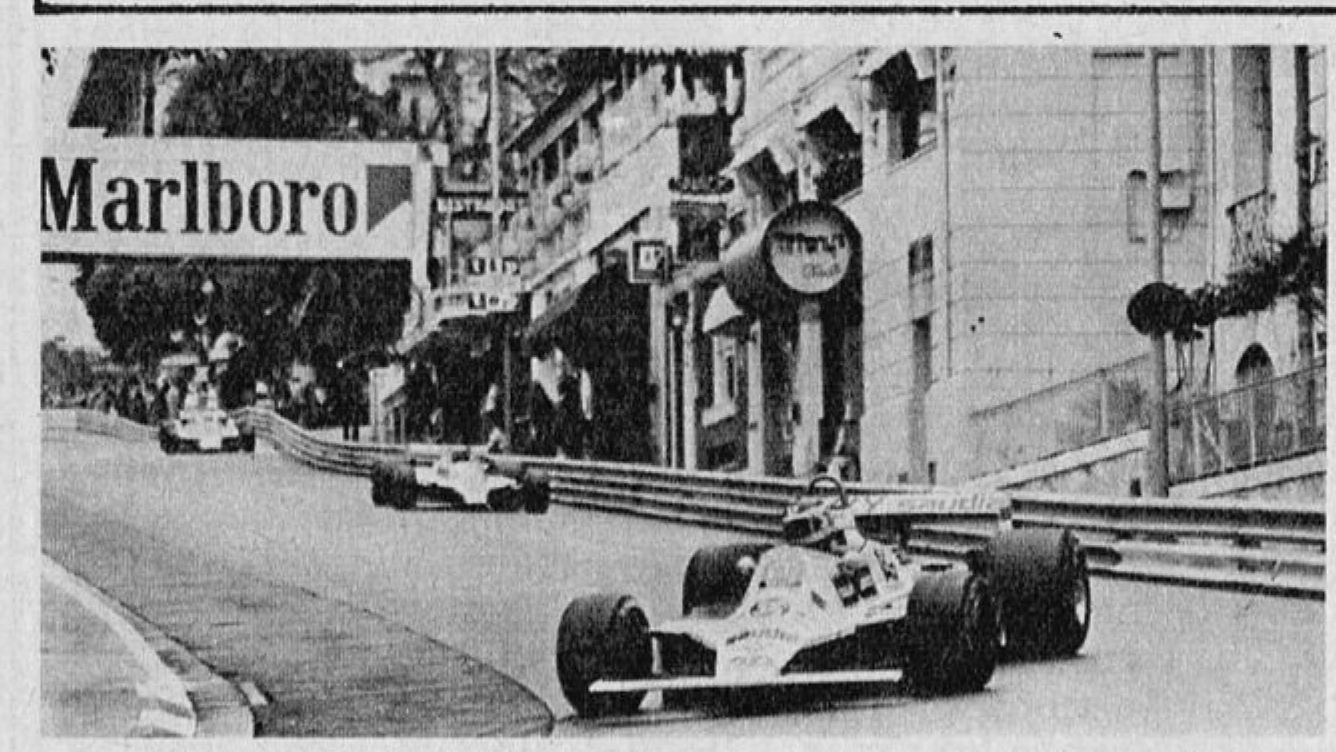
Record de vuelta: Riccardo Patrese en la 56ª, en 1m26s058/1000 a 138,548 km/h

LA CARRERA CADA DIEZ VUELTAS

VTAS.	1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º	9º	10º
10.	PIR	JON	REU	LAF	DEP	PIQ	SCH	VIL	MAS	DEA
20.	PIR	JON	REU	LAF	DEP	PIQ	VIL	MAS	DEA	AND
30.	PIR	REU	LAF	DEP	PIQ	VIL	MAS	DEA	AND	FIT
40.	PIR	REU	LAF	DEP	PIQ	DEA	MAS	AND	FIT	VIL
50.	PIR	REU	LAF	DEP	PIQ	MAS	AND	DEA	VIL	FIT
60.	REU	LAF	PIQ	MAS	AND	DEA	VIL	FIT	PAT	LAM
70.	REU	LAF	PIQ	MAS	VIL	FIT	AND	PAT	LAM	DEA

LAS DOS TANDAS CLASIFICATORIAS

PILOTO	JUEVES	SABADO
Didier Pironi	1m45s053	**1m24s813**
Carlos Reutemann	1m47s456	**1m24s882**
Alan Jones	1m47s126	**1m25s202**
Nelson Piquet	1m47s541	**1m25s358**
Jacques Lafitte	1m47s919	**1m25s510**
Gilles Villeneuve	1m46s224	**1m26s104**
Patrick Depailler	1m48s418	**1m26s218**
Bruno Giacomelli	1m48s625	**1m26s227**
Jean-P. Jarier	1m48s585	**1m26s369**
Alain Prost	1m49s775	**1m26s826**
Riccardo Patrese	1m51s057	**1m26s828**
Derek Daly	1m47s788	**1m26s838**
Jan Lammers	1m49s215	**1m26s883**
Elio De Angelis	1m51s055	**1m26s930**
Jochen Mass	1m50s200	**1m26s956**
Jean-P. Jabouille	1m50s339	**1m27s099**
Jody Scheckter	1m47s456	**1m27s182**
Emerson Fittipaldi	1m48s884	**1m27s495**
Mario Andretti	1m48s419	**1m27s524**
René Arnoux	1m48s597	**1m27s524**
John Watson	1m48s114	**1m27s731**
Eddie Cheever	2m02s940	**1m27s808**
Geoff Lees	1m50s383	**1m27s842**
Keijo Rosberg	1m49s589	**1m28s381**
Ricardo Zunino	1m52s599	**1m28s384**
Tiff Needell	1m49s805	**1m29s188**
David Kennedy	1m53s755	**1m39s986**





En el año 1950 por primera vez un argentino ganaba en Mónaco, tal como testimonia esta foto de Juan Manuel Fangio recibiendo el trofeo y el saludo del Príncipe Rainiero. En 1957 Fangio repetiría su triunfo y ahora, veintitres años después, Reutemann se convierte en el segundo piloto argentino que gana en Montecarlo.

LA MEJOR VUELTA DE CADA PILOTO

PILOTO	TIEMPO	VTA
Patrese	**1.26.058**	**56**
Reutemann	1.27.418	40
Pironi	1.27.443	13
Depailler	1.27.639	42
Jones	1.27.670	13
Piquet	1.27.725	14
Laffite	1.27.829	16
Villeneuve	1.28.005	40
Lammers	1.28.128	31
Scheckter	1.28.416	18
De Angelis	1.28.517	36
Mass	1.28.770	10
Andretti	1.29.429	43
Fittipaldi	1.29.999	32
Arnoux	1.30.332	36
Jabouille	1.30.569	14

Sin tiempos: Jarier, Daly, Prost y Giacomelli.

LOS ABANDONOS Y SUS CAUSAS

VTA	Nº	PILOTO	MARCA	CAUSA
1	3	**Jean P. Jarier**	Tyrrell 010-Cosworth	Choque múltiple
1	4	**Derek Daly**	Tyrrell 010-Cosworth	Choque múltiple
1	8	**Alain Prost**	McLaren M29B-Cosworth	Choque múltiple
1	23	**Bruno Giacomelli**	Alfa Romeo 179	Choque múltiple
24	27	**Alan Jones**	Williams FW07B-Cosworth	Transmisión
25	15	**Jean-P. Jabouille**	Renault RS25-Turbo	Transmisión
26	1	**Jody Scheckter**	Ferrari 312 T5	Falta de adherencia
50	22	**Patrick Depailler**	Alfa Romeo 179	Motor
53	16	**René Arnoux**	Renault RS24-Turbo	Colisión
54	25	**Didier Pironi**	Ligier JS11/15-Cosworth	Colisión
64	9	**Jan Lammers**	ATS D4-Cosworth	Suspensión
68	12	**Elio De Angelis**	Lotus 81-Cosworth	Colisión

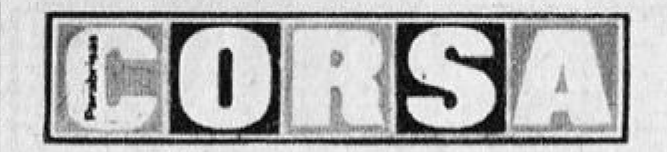
CAMPEONATO MUNDIAL DE CONDUCTORES
(Disputadas seis pruebas)

POS	PILOTO	NACIONALIDAD	PUNTOS
1º	**Nelson Piquet**	**Brasil**	**22**
2º	René Arnoux	Francia	21
3º	Alan Jones	Australia	19
4º	Didier Pironi	Francia	17
5º	Carlos A. Reutemann	Argentina	15
6º	Jacques Laffite	Francia	12
7º	Riccardo Patrese	Italia	7
8º	Elio De Angelis	Italia	6
9º	Emerson Fittipaldi	Brasil	5
10º	Keke Rosberg	Finlandia	4
	Jochen Mass	Alemania	4
12º	Derek Daly	Irlanda	3
	Alain Prost	Francia	3
	John Watson	Irlanda	3
	Gilles Villeneuve	Canadá	3
16º	Bruno Giacomelli	Italia	2
	Jody Scheckter	Sudáfrica	2
	Jean-P. Jarier	Francia	2

Próxima Competencia: 1º de Junio. Gran Premio de España.

COPA DE CONSTRUCTORES

POS	MARCA	PUNTOS
1º	Williams	34
2º	Ligier	29
3º	Brabham	22
4º	Renault	21
5º	Arrows	11
6º	Fittipaldi	9
7º	Lotus	6
	McLaren	6
9º	Tyrrell	5
	Ferrari	5
11º	Alfa Romeo	2



Nº 729 - Año 1980 - Bs. Aires del 21 al 27 de mayo de 1980
Redacción: Av. Alem 896 - 1001 - Capital Federal - TE: 32-6010/29 - Télex 2-1444

DIRECTOR: *Carlos Fresco*

JEFE DE REDACCION: *Carlos F. Figueras*

SECRETARIO DE REDACCION: *Alberto del Priore*

PROSECRETARIO: *Ricardo Delgado*

REDACCION: *Jorge Fernández Morano, Oscar Fittipaldi, Eduardo E. Neira, Tomás Kobayashi (archivo), María Delia Cedrés de Mango (secretaria)*

COLABORADORES: *Héctor Cadematori, Ronald Hansen, Jorge Landini, Jorge Maggi, Héctor Olano y Marcelo García Lobelos*

CORRESPONSALES: *Germán Sopeña y Franco Lini (Europa), Héctor Horacio D'Amico (USA), León Balter (Los Angeles, USA) y León Walger (Inglaterra)*

ARTE Y DIAGRAMACION: Director: *Julio Peralta.* ***Asistente:*** *Héctor Sol.* ***Jefe de Arte:*** *Eduardo César González.* ***Jefe de Diagramación:*** *Carlos Romano*

FOTOGRAFIA: Jefe: *Hugo Pérez Campos.* ***Jefe Técnico:*** *Isidoro Rubini.* ***Jefe de Servicios:*** *Bernardo Acuña.* ***Fotógrafos:*** *Antonio Capria, Armando Rivas, Osvaldo Dubini, Mario Paganetti, Eduardo Nuñes, Daniel León, Alfredo Albornoz, Enrique Blanco, Osvaldo Varone, Ignacio Corbalán, Carlos Acuña, Ricardo Brun Cruz, Carlos Pesce y Eduardo Marti*

SERVICIOS EXTERIORES Y ARCHIVO: ***Director:*** *Mario E. Ceretti*

EDITORIAL ABRIL S. A.

Administración: Av. Alem 896 - 5º piso - 1001 - Capital Federal - República Argentina - TE: 32-6010/29 - Cables: Edabril - Baires- Télex: 2-1444

AREA CIRCULACION: ***Gerente:*** *Osvaldo Andrés*

PROMOCION PUBLICITARIA: *Editorial CREA S. A. - Av. Alem 896 - 6º piso - 1001 - Capital Federal - TE: 32-6010/29*

Gerente: *Vincenzo Donato*

Directores: *Gerardo Cerolini, Fernando Costanzo, Adolfo Nerpiti*

Jefe de Tráfico: *Rodolfo Eusebio*

Talleres Gráficos Abril - Av. Roca 4410 - Florida - Pcia. Bs. Aires

PROCAR: STUCK POR UNA CABEZA

Una carrera realmente espectacular fue la de los Procar en Mónaco. Y no podía ser de otra manera... meter 20 aparatos del tamaño y la potencia de un BMW M1 en las calles de Montecarlo, tiene que resultar a la fuerza impactante. Sobre todo si quienes están encargados de conducirlos son, además de experimentados pilotos de autos tipo Gran Turismo, varias de las estrellas de la Fórmula Uno. Si a eso le sumamos la paridad que siempre suponen las carreras monomarca, el éxito está garantizado.

Y eso fue lo que pasó en Mónaco a pesar de que los dos hombres que habían hecho los mejores tiempos en clasificación, **Lammers y Winkelhock,** fueron prácticamente los primeros en abandonar.

El triunfo correspondió al alemán **Hans Stuck,** aunque no sin esfuerzos (no obstante esos tempranos abandonos).

Primero punteó Lammers, que además es primero en el Campeonato. Cuando éste se quedó, Helmut Kelleners coronó una gran remontada y se ubicó primero. Pero Stuck, que había picado segundo y de pronto apareció cuarto, se recuperó y alcanzó la punta casi sobre el final, relegando a Kelleners, Piquet, Jones, Gabbiani y Reutemann.

El argentino se ubicaba noveno en las primeras vueltas y no pudo remontar posiciones por un problema de caja (no podía manejar bien la palanca para hacer los cambios), por lo que sólo escaló usufructuando retrasos y abandonos ajenos. De todos modos, los puntos que sumó le permiten seguir entre los cinco primeros del torneo.

A.D.P.

CLASIFICACION FINAL

1º	**Stuck**	26m42s46
2º	**Kelleners**	26m43s27
3º	**Piquet**	26m44s71
4º	**Jones**	27m01s86
5º	**Gabbiani**	27m05s45
6º	**Reutemann**	27m12s86
7º	**Sigala**	27m22s63
8º	**Schurti**	27m23s06
9º	**Pironi**	27m28s47
10º	**Brun**	28m06s61

Riccardo Patrese volvió a mostrar sus "dotes". En primer lugar porque marcó el record de vuelta y luego porque mantuvo un duelo con Arnoux y le dificultó el paso durante varias rondas. Octavo, a tres vueltas del ganador.

dad de ex vencedores del Gran Premio de Mónaco, de cuyas victorias se cumplían dos llamativos aniversarios: en efecto, Dreyfus ganó con Bugatti en 1930, o sea hace exactamente medio siglo (increíble su perfecto estado físico), mientras que Fangio ganó por primera vez en Mónaco en 1950; Dreyfus, vale decir hace ya nada menos que 30 años. Charlando con Fangio, nos evocó brevemente la diferencia de aquellos Grands Prix con los de hoy: **"En aquel tiempo corríamos cien vueltas y aunque uno parara en el box tenía siempre posibilidades de recuperar. Me acuerdo que una vez estuve detenido como veinte vueltas en un G.P. de Mónaco y cuando volví a la pista recuperé hasta quedar segundo, y ya lo tenía al inglés Collins a mi alcance. Si hubiera durado una vuelta más creo que lo pasaba porque a pesar de lo que se diga, en Mónaco también se puede pasar en dos o tres lugares claves".**

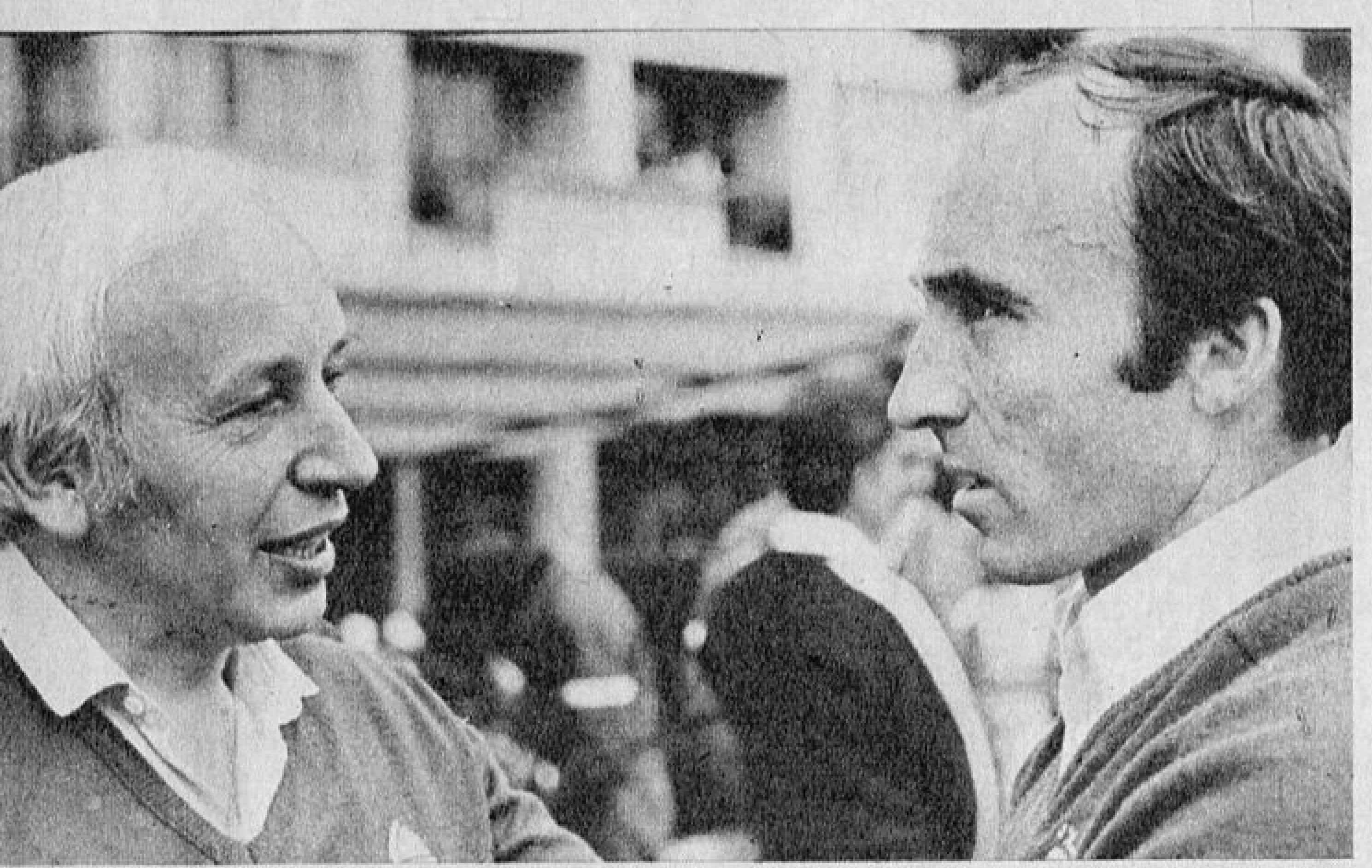
Interesado en ver a Oscar Larrauri en acción , Fangio no ahorró un comentario elogioso en favor del santafesino. **"Sé que anda fuerte y algunos me dicen que quizás arriesga demasiado. Pero te digo una cosa, hermano: en este metier, si uno no es un poco loco no llega a nada."**

Simple y directo. Como que lo dijo Fangio.


Le Casino
GITANES
LIGIER
GITANES
GOODYEAR
25
GOODYEAR
elf
8

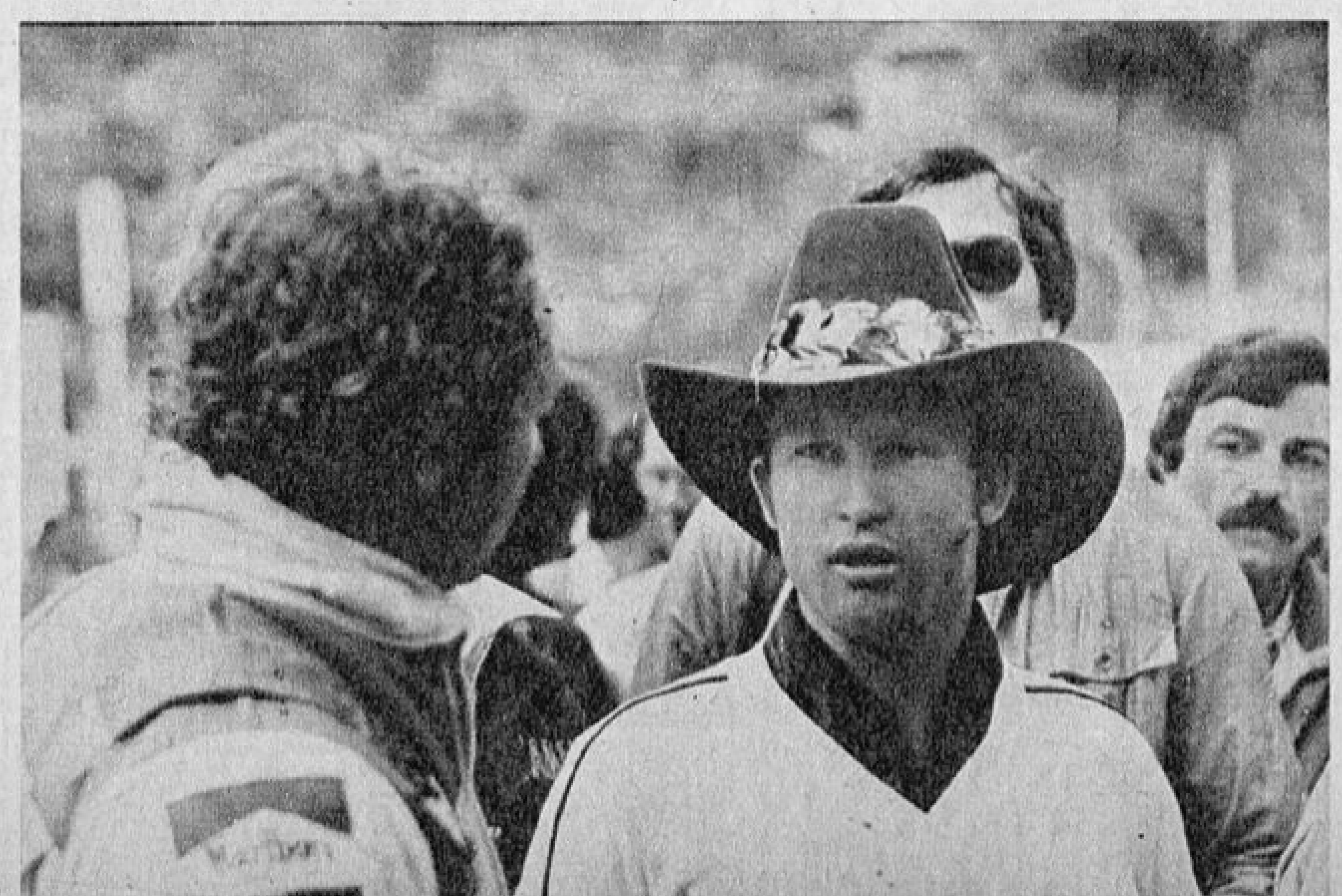
LOTUS: JUEVES CON PROBLEMAS — Los dos **Lotus** giraron bastante poco durante el primer día de entrenamientos. En la sesión de pruebas no cronometradas, ambos autos se quedaron detenidos con el motor mudo debido a una falla del sistema de alimentación, mientras que en la segunda tanda, la de tiempos oficiales, **Elio De Angelis** se vio rápidamente inmovilizado por la rotura del brazo de suspensión delantero derecho, que se quebró en el punto de ataque al chasis. Debido a ello, el italiano quedaba momentáneamente fuera de clasificación.

IRASCIBLE BERNIE — El jueves, ni bien se largó la tanda de entrenamientos cronometrados, el brasileño **Nelson Piquet** perdió el control de su auto en plena recta de boxes debido al pavimento mojado (todos los autos estaban aún calzados con slicks ya que recién empezaba a garuar), y tocó el guard rail de contención con el bigote delantero derecho, que quedó totalmente arruinado así como la punta de la trompa, agujereada por el impacto. Piquet ingresó de inmediato a boxes utilizando la calle de salida, o sea retornando en sentido inverso a la circulación de los autos, ante el asombro de quienes lo veían circular por el interior de los boxes estrechísimos de Montecarlo en dirección contraria a la lógica. Inmediatamente, un oficial de pista llegó al box de Brabham para constatar la irregularidad, y allí se generó una violenta discusión con **Bernie Ecclestone,** quien se ofuscó totalmente durante dos o tres minutos, antes de recuperar la calma al observar que comenzaban a agruparse los cuirosos con cámaras en mano. El momento provocó una confusión general en Brabham, y mientras Gordon Murray y Alistair Caldwell no ocultaban su desagrado por la "broma" del brasileño, llegaba **Zunino** a boxes para cambiar las gomas slicks por las de lluvia sin que prácticamente nadie se ocupara de su auto.



El legendario John Surtees se dio una vuelta por Mónaco y estuvo cerca del box Williams durante gran parte del fin de semana. ¿De qué estará hablándole a Frank Williams...?

Otro grande, pero esta vez sólo de las dos ruedas, "King Kenny" Roberts. Con vistoso Stetson con guarda de plumitas, se paseó por Mónaco. Aquí, conversando con Mass.



GOLPE FUERTE DE ZUNINO — El piso mojado del viernes provocaba más tarde el segundo incidente de importancia para el equipo Brabham, cuando **Ricardo Zunino** inició un espectacular trompo en la curva de la Plaza del Casino finalizando contra el guard rail en un violento golpe que dañó seriamente al chasis. Razón más que suficiente como para que **Gordon Murray** se retirara del circuito a las dos y media de la tarde con un lacónico **"¡Qué día!"**

LIGIER: FRENOS Y AERODINAMICA — **"La lección del año pasado es que no podemos detenernos jamás"**, nos aseguraba en Zolder **Gerard Ducarouge** tras el triunfo de Didier Pironi. **"Y, luego de haber ganado tan fácil en Sudamérica en el '79, creímos que el diseño del chasis era un acierto como para no preocuparnos más en todo el año, y después los principales rivales reaccionaron y nos dejaron atrás. La evolución en Fórmula Uno es constante y si uno se queda lo superan irremisiblemente."** La mejor prueba de la lección aprendida se vio en Mónaco, dos semanas después de haber obtenido un brillante triunfo en Zolder. A pesar del claro dominio de Pironi en el circuito belga, en los diez días de intervalo hasta el GP de Mónaco se trabajó intensamente en el auto para continuar adelante, procurando obtener una mejoría en dos aspectos fundamentales: el peso del coche (se quiere llegar al mínimo de 575 kilos justos), y el efecto aerodinámico del paso del aire. Para alivianar más el conjunto, se probaron con buen resultado un sistema de frenos más livianos donde los calipers (dobles atrás, simples adelante) de los frenos a disco se construyeron en fibra de carbono especialmente resistente y mucho más ligera. En cuanto al trabajo aerodinámico, se volvió a ensayar en el túnel de viento que utiliza habitualmente Ligier (el que le cede gratuitamente un organismo estatal francés), para rediseñar una vez más la forma interior de los pontones laterales, con el objetivo de obtener mayor apoyo aerodinámico ("downforce") aún a velocidades relativamente bajas como las del circuito de Mónaco. Según la gente Ligier: **"Tenemos que hacer lo imposible en estos circuitos que nos favorecen, porque luego el Renault será inalcanzable".**

FAMOSOS — Tres ex pilotos de la Fórmula Uno moderna estuvieron presentes en Mónaco como espectadores. A la presencia ya habitual de **Jackie Stewart,** esta vez acompañado de su esposa, se sumaron **Jacky Ickx** y **John Surtees.** Este último estuvo largo rato en el box de **Ferrari.**

MODIFICACIONES — Dos cambios tuvo el circuito respecto al año pasado. Por un lado, se alargó en tres metros la entrada a la curva de Saint Devote, la primera después de la largada. El otro tuvo lugar en la bajada que une la curva del Casino con la de Mirabeau, que fue ensanchada.

ESPERANZAS — De tomarse una revancha respecto al mal momento por el que está pasando, eran las que tenía **Jody Scheckter** después de la buena tarea que las dos Ferrari cumplieron el jueves. **"Este es un circuito para pilotos y voy a aprovecharlo para demostrar que las críticas que me han hecho diciendo que estoy aburguesado, no son justificadas."**

PRUEBAS — Al ser Mónaco uno de los pocos circuitos del calendario en que no se puede probar con anticipación, los días previos a la carrera de Montecarlo la mayoría de los equipos hicieron ensayos en distintos escenarios. Los mismos lunes y martes de la semana de la carrera, por ejemplo, **Ferrari**

RADIOLANDIA 2000

convocó a elecciones

Y EL PAIS RESPONDIO... 311.518 VECES!

La mayor encuesta nacional de opinión pública:
ELECCION DEL "NUMERO UNO".
Una verdadera avalancha sin precedentes de votos destinados a consagrar las personalidades líderes de su especialidad.

311.518 cupones de lectores que eligieron a RADIOLANDIA 2000 ...¡y ganaron!

RADIOLANDIA 2000

TODAS LAS REVISTAS EN UNA SOLA REVISTA



Otra creación de
EDITORIAL CREA S.A.

CONOZCA LOS GANADORES DE ESTA SENSACIONAL ENCUESTA EN EL PROXIMO NUMERO DE RADIOLANDIA 2000

estuvo testeando en **Fiorano** con **Scheckter** y **Villeneuve.** El miércoles, ya en Mónaco, **Mauro Forghieri** aseguraba progresos, aunque confesaba estar bastante desconcertado por el comportamiento irregular de la T5.

ALFA MAS LIVIANO — Por su parte, **Alfa Romeo,** buscando algo que se pareciera lo más posible a Mónaco y que no quedara demasiado lejos de su base, se trasladó al circuito francés de **Nogaró,** donde el lunes previo a la carrera realizó los primeros ensayos de una nueva versión de su F1, sensiblemente más aligerada de peso que la anterior y que fue la que finalmente se presentó en Mónaco.

OSELLA TIENE MULETTO — Finalmente, el modesto equipo italiano que dirige **Enzo Osella,** presentó por primera vez en Mónaco dos autos, uno como reserva. Tan sobre la hora de la carrera fue terminada la segunda unidad, que el jueves, cuando **Eddie Cheever** dañó su máquina contra un guard rail, la de reserva no pudo ser utilizada porque no estaba en condiciones de rodar todavía.

CENTENARIO — Un nuevo piloto centenario tiene desde Mónaco el actual plantel de la Fórmula Uno. El irlandés **John Marshall Watson** celebró el domingo, su Grand Prix número **100.**

LOCALES — Aunque ningún piloto nativo de Mónaco corre en Fórmula Uno actualmente, este gran premio es, insólitamente, el que cuenta con más pilotos locales entre sus participantes. Es que siete pilotos de la categoría viven actualmente en el principado o aledaños. Son ellos **Scheckter, Villeneuve, Daly, Rosberg, Mass, Reutemann** y **Regazzoni,** aunque este último no corre en este momento y el argentino reside en Cap Ferrat, Francia, lugar que está prácticamente en la frontera con Mónaco.



IDEA FIJA — Explosiva confesión hizo **Patrick Depailler** a una conocida revista francesa durante un extenso reportaje. **"Tengo una idea fija** —reconoció el francés—: **poner mi Alfa Romeo delante de los Ligier antes del fin de la temporada".** Rencoroso el muchacho...

FORGHIERI CASI COMPRA UN LIGIER — El jueves, antes de la primera sesión de entrenamientos extraoficiales de la mañana, el periodista y dibujante italiano **Giorgio Piola,** asiduo colaborador de **CORSA,** nos estaba mostrando un dibujo en transparencia que había realizado del **Ligier,** cuando el ingeniero **Mauro Forghieri** y el encargado de las relaciones públicas de Ferrari, **Marco Piccinini,** se acercaron para ver de qué se trataba. Cuando vieron que eran planos del auto francés, dijeron casi a dúo: **"¡Un Ligier! ¿Cuánto cuesta?"**

LOTUS — Un chasis nuevo de la serie 81, presentó **Colin Chapman** en Mónaco. Bajo la denominación interna de 81/4 fue asignado a **Mario Andretti. De Angelis** siguió en principio con el 81/3, en tanto el 81/2, que en Bélgica corriera Andretti, pasó como muletto junto al 81/1. O sea que Lotus tuvo en Mónaco dos autos de reserva.

ATS POR DOS — Otra marca que aumentó su potencial fue **ATS,** que por primera vez desde Kyalami dispuso de muletto. Desde que Surer destrozara su auto en Sudáfrica, el equipo se quedó con un solo vehículo. De todos modos, si el suizo reaparece en España como se espera y Lammers sigue corriendo a pesar de su falta de sponsors, ATS tendrá dos autos en pista, pero seguirá sin muletto.

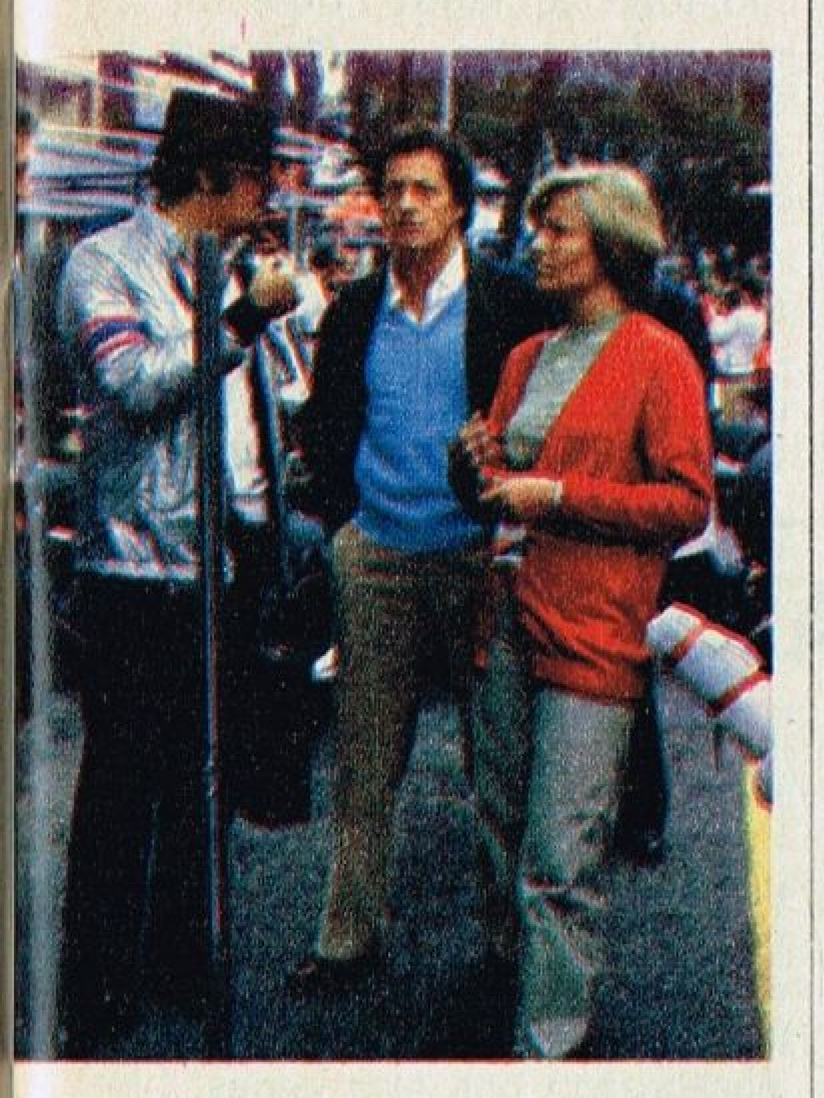
UNA CARRERA DE PELICULA — Ya es común que todos los años, durante alguno de los días de actividad del GP de Mónaco, se realice algún film publicitario aprovechando los indudables atractivos del circuito. Esta vez, la parodia de carrera estuvo a cargo de los dos **Ligier** y los dos **Renault,** y tenía como finalidad un aviso para la empresa petrolífera **ELF,** que patrocina a ambos equipos. Las cámaras eran portadas por los autos de **Pironi** y **Jabouille.**

PIÑAS — Varios despistes se produjeron el jueves a la tarde como consecuencia de la lluvia. Los que más dañaron sus autos fueron **Cheever, Villeneuve, Daly y Zunino.** En tanto, **Geoff Lees** y **Jochen Mass** realizaron trompos sin consecuencias y sin pegarle a nada; algo bas-



Exceso de tráfico en Mónaco. Mientas el alerón del Ensign de Needell está por desaparecer de la toma, lo siguen Fittipaldi, Villeneuve y Zunino. Escenas como éstas son propias del trazado monegasco, propicio para "juntar" autos en trencitos peligrosos.

A pesar de que los Tyrrell todavía no estén para luchar por los primeros lugares, su evolución es evidente. Derek Daly, mientras tanto, capitalzia experiencia.



tante difícil de lograr en Montecarlo cuando un auto se pone de costado... .

VISITA — El jueves, entre las dos tandas clasificatorias, hizo una recorrida por la calle de boxes **Philippe Junot,** esposo de la **Princesa Carolina de Mónaco.** Donde más se detuvo fue en el box de Lotus, para dialogar con Colin Chapman y el excéntrico David Thieme.

JABOUILLE EXCLUIDO — Si nos ateniamos a los resultados de la **primera sesión de clasificación** (corrida bajo una lluvia persistente), surgía como principal paradoja el hecho de constatar que **Jean-P. Jabouille** quedaba como eventual primer suplente ya que apenas obtenía el tiempo 21°. La decepción era considerable en Renault, donde si bien se suponía que el circuito de Mónaco es el peor del año para los turbo, no se creía que los autos amarillos quedarían tan atrás como el año pasado. De todos modos, como atenuante había que anotar la presencia de la lluvia, indiscutible enemiga del manejo con el turbo, mucho más difícil de conducir que un motor aspirado en razón de su reacción más seca y violenta.



Philippe Junot, esposo de la princesa Carolina de Mónaco, se convirtió en asiduo visitante de boxes. Se lo vio con desconocida acompañante (¡ojo con las malas lenguas!) conversando durante largo rato con David Thieme.

En Mónaco, las Ferrari presentaron un alerón delantero más pequeño. Contra lo que se podría pensar, no fue por una cuestión aerodinámica, sino para evitar que sus extremos se expongan a un eventual topetazo que los doble.

RETORNO A LA CAJA HEWLAND — Las negativas experiencias de Long Beach y Zolder imponían un paréntesis lógico, y el segundo **Brabham** del equipo apareció en Mónaco equipado con la convencional caja Hewland para gran alivio de **Ricardo Zunino,** que en las dos carreras anteriores casi se había abocado al poco grato trabajo de "probador" de un mecanismo que aún necesita una buena dosis de experiencia previa antes de ser utilizada en carrera.

FERRARI CON NOVEDADES — Diversas modificaciones presentaban las **dos Ferrari** con respecto a la última carrera, señal de que en Maranello se trabaja a pleno para tratar de encontrar el esquivo secreto de la falta de performance. Para empezar, ambos pilotos disponían de un chasis corto y un chasis largo (la diferencia era de 12 cm en la distancia entre ejes), tratando de encontrar lo que fuera más cómodo para manejar por los vericuetos de Montecarlo. Luego, apareció nuevamente —como en todas las pruebas por los trabados circuitos callejeros— el alerón trasero de ancho máximo (140 cm) y ubicado directamente encima del motor, por delante del eje trasero. Por último, en el sector delantero, sin llegar a la supresión de bigotes, que cada vez adoptan más equipos, Ferrari montó un reducido alerón delantero. Y luego llegó la lluvia, entonces Gilles Villeneuve produjo uno de sus shows electrizantes para ubicarse en el segundo lugar, ocupando con ello la primera línea de largada si las malas condiciones climáticas seguían inalteradas. Un dato más acerca del canadiense: logró su tiempo de **1m46s224/1000** utilizando el chasis largo, acaso más difícil para maniobrar especialmente con piso mojado, donde el manejo se transforma prácticamente en una suerte de esquí sobre cuatro ruedas.

ERROR INEXPLICABLE — La confusión técnica que reina en el equipo **McLaren** se manifiesta de las más diversas maneras. El jueves, tras haber logrado un notable séptimo tiempo en las pruebas no cronometradas de la mañana (con piso seco), **Alain Prost** no pudo repetir esa performance a la tarde, sobre piso mojado. **"No sé qué pasa pero no hay prácticamente diferencia entre la cuarta y la quinta",** se quejó después de las primeras vueltas al parar en el box. Un rápido chequeo de la caja permitió encontrar la causa: los mecánicos se habían equivocado, colocando dos engranajes de cuarta velocidad prácticamente idénticos en lugar de uno de cuarta y otro de quinta. Prost, poco conforme y haciéndolo saber a todo el mundo, algo que tampoco debe haber caído muy bien al discreto **Teddy Mayer.**

SE EQUIVOCO DE BOTON — En los ensayos bajo la lluvia del jueves, **Gilles Villeneuve** llegó demasiado exigido a una curva, frenó casi a cero para evitar el toque contra el guard rail y como resultado de la acción se le paró el motor. Inmediatamente, el canadiense apretó el botón para volver a ponerlo en marcha... pero en lugar del botón de arranque oprimió el que acciona el sistema anti-incendio, con lo cual los extintores automáticos comenzaron a bañar toda la zona del motor y el cockpit con su espuma blanca. El auto quedó inservible por el momento ya que había que limpiarlo cuidadosamente, y Gilles completó la jornada en el muletto —12 cm más largo y con los alerones convencionales— con el cual sorprendió a todo el mundo obteniendo el segundo mejor tiempo detrás de Pironi.

SEGUROS DE SI MISMOS — Cuando todavía se suponía que iba a haber una jornada de preclasificación para los equipos **No FOCA** (o que no hubieran marcado puntos en el año anterior), la mayor injusticia evidente era obligar a los dos **Alfa Romeo** del equipo italiano a preclasificar porque no pertenecen a la **FOCA** (tampoco Renault, pero marcó puntos el año pasado y de todos modos es un invitado automático) y no tenían puntos en su haber en 1979. Sin embargo, paradójicamente, la gente de Alfa no estaba preocupada por el asunto y se mantenía en una discreta posición sin exponer queja alguna. La explicación de **Chiti** era simple: **"No nos preocupa la preclasificación ya que nuestros autos tienen que entrar fácilmente. Y por el contrario, de esa manera disponemos de una práctica adicional respecto de los otros equipos en un circuito donde no exis-**





El clima marítimo del Principado se asocia a una escena de GP. Primer plano para un humilde barquito, e inmediatamente después, un pelotón formado por Lees, Zunino, Reutemann y Prost.

te la menor referencia porque no se puede probar antes. Si teníamos que preclasificar, ya aprovechábamos para ir poniendo a punto los autos y comenzar las prácticas con todo preparado".

GOMAS — En la mañana del jueves, **Didier Pironi** hizo el mejor tiempo usando un juego de neumáticos más angostos adelante, mientras que por la tarde, lo logró con slicks durante los primeros minutos de la sesión, cuando la pista aún no estaba muy mojada. Siguiendo con el tema del caucho, los **Renault** sufrieron el mismo día serios e "incomprensibles" problemas de temperatura de gomas, las que calentaban 20 grados menos que el año pasado. Ello explicaba en parte que hubieran quedado tan atrás en la primera jornada.

...Y LOS PILOTOS CASI VAN A LA HUELGA

Una situación por demás insólita, aunque no menos esperada, tuvo lugar el jueves a la mañana, antes de iniciarse toda actividad para este Gran Premio de Mónaco. Y decimos que no fue del todo inesperada porque la limitada capacidad del circuito monegasco, hace que casi todos los años se planteen problemas por el estilo. De todos modos nunca se estuvo tan cerca de una crisis total como esta vez.

Como es sabido, la capacidad para el circuito de Montecarlo ha sido establecida, desde hace bastante tiempo, en **20** autos para la carrera y **24** para las pruebas de clasificación. Debido a que el plantel actual de la Fórmula Uno ofrece un parque prácticamente fijo de **27** participantes, era necesario hacer una prueba de preclasificación para eliminar tres autos antes de ir a la clasificación oficial, en la que quedarían eliminados otros cuatro.

Pero resulta que, un poco con motivo de los grandes manejos de tipo político que se están viendo hoy en día en la categoría, el presidente de la FISA, **Jean Marie Balestre,** no tuvo mejor idea que invitar a quienes debían ir a la preclasificación a que participaran directamente de los ensayos oficiales. Todo estaba bien hasta que el miércoles por la noche, alguien se dio cuenta de que había un seguro contratado, que cubría a 20 autos durante la carrera y 24 durante los días previos. Fue entonces cuando se decidió volver a la preclasificación, pero ese mismo miércoles a la noche también, se le encontró solución al problema de una manera bastante sencilla: se amplió el seguro, lo que por supuesto significó una erogación extra de dinero, que, si bien nada se dijo oficialmente, deben haber puesto en gran parte los equipos que se habrían visto perjudicados. Así, el jueves a la mañana todo parecía en orden para iniciar las actividades, con 27 autos en la pista. Pero una reunión de pilotos realizada a último momento, llevó las cosas a una situación casi extrema. Los pilotos decidieron, por mayoría, no correr si había más de 24 autos en la pista. Pero por mayoría, no por unanimidad.

El hecho, por supuesto, terminó en lo de siempre: si hay cinco que deciden correr, no les queda más remedio que correr a todos. Y esto fue lo que motivó agrios corrillos entre los mismos pilotos cuando no faltaban más que diez minutos para comenzar la priemra práctica.

Esos corrillos, en definitiva, no hicieron más que demostrar que la unidad entre los pilotos es bastante discutible. Mientras **Scheckter** como presidente de la Asociación de Pilotos, y respaldado fuertemente por **Jabouille, Laffite, Mass, Patrese y Villeneuve,** pretendían no correr, otro grupo, minoritario, encabezado por Alan Jones, dejaba sentado que a ellos les daba los mismo clasificar con 24 ó 27 autos en la pista. Eso hizo que algunos piltos, como **Laffite,** vertieran conceptos nada edificantes sobre su colega Jones. **"Es una... de tipo"** dijo textualmente el francés refiriéndose al australiano, y agregó: **"Hoy he comprobado que los constructores ingleses tratan a sus pilotos como a esclavos y no como a seres humanos".** Por su parte, **Jabouille,** también con respecto a Jones, expresó: **"El hizo fracasar esta huelga; es un maldito carnero".** Como verán, el ambiente estuvo bastante caldeado, pero ya era tarde para lamentaciones e insultos. En la calle de boxes, ya se alineaban algunos autos rumbo a la pista, y los rebeldes no tuvieron más remedio que calzarse despaciosamente los guantes y el casco, e imitarlos. Por cualquier eventualidad, Colin Chapman, por ejemplo, ya había mandado buscar a Nigel Mansell, inscripto en la carrera de Fórmula Tres, para tripular uno de sus F-1, si Andretti o De Angelis decidían no correr. Pero como dijo **Carlos Reutemann,** después de mantenerse lo más alejado posible del problema: **"Al final esto siempre termina en lo mismo y corremos todos".** Y así fue no más. Eso sí, lo hicieron bajo protesta. Pero a esta altura de los acontecimientos, ésta es una frase de puro formulismo. Porque no sirve para impedir eventuales accidentes, porque no sienta ningún precedente en función de futuro, y fundamentalmente, porque no puede ocultar que como se maneja actualmente la Fórmula Uno, los pilotos no sólo no están unidos, sino que difícilmente puedan estarlo alguna vez.

A.D.P.

LOS QUE ESTAN EN CARRERA...

ATENEO Producciones

Recuerde esta marca



IDENTIFICA BUENOS PRODUCTOS

JUNTAS PARA FIAT IMPORTADAS.

TRONADOR 571/73 - Tel 551-4459
(1427) Bs. As. Rep. Argentina

CENTRAL COMPETICION S.R.L.
PEUGEOT

• MECANICA • ELECTRICIDAD
• CHAPA • PINTURA

BANCO ANALIZADOR DE MOTORES

• Equipos de Competición

AHORA EN... WARNES 2794-Tel. 51-5049
Esq. CHORROARIN
a 20 Mts. de nuestro domicilio anterior

Kofran s.a.c.i. REPUESTOS



VOLKSWAGEN
Fabricación - Importación

Guatemala 4402 (Esq. Canning)
Ventas: Tel. 72-2272 / 4278 / 7125
BUENOS AIRES

LA ESQUINA FORD DE QUILMES

Repuestos Yrigoyen

FORD - TAUNUS - PERKINS



Línea Completa Ford

H. Yrigoyen 802 - 253-8183
AV. CALCHAQUI Km. 23,750 Cruce Varela



PEUGEOT-REP



argencard

VENTAS POR MAYOR Y MENOR

403 404 T4B 504 404 D

ENVIOS AL INTERIOR

SARMIENTO 3901 (1197) Bs. As. T.E. 88-8555

LIMPIA-PARABRISAS

SERVICE Y REPARACION
• FABRICACION EQUIPOS ESPECIALES
PANTOGRAFO
NAUTICA - OMNIBUS

CALEFACCION

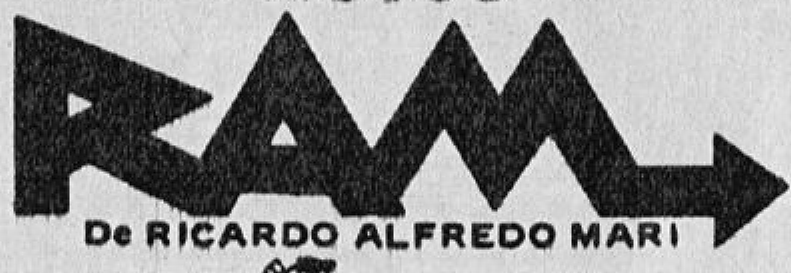
FABRICACION Y REPARACIONES

• NOS ESPECIALIZAMOS EN OMNIBUS DE MEDIA Y LARGA DISTANCIA



O'GORMAN 3473 - TEL. 923-6417
(alt. AVDA. ROCA 2100) (1437) BS. AS.

MOTOS



De RICARDO ALFREDO MARI



COMPRA Y VENTA
• REPARACIONES
• LINEA COMPLETA DE REPUESTOS NACIONALES E IMPORTADOS.
AHORA: CHALECOS-ANORAKS-CAMPERAS EQUIPOS PARA CROSS Y ACCESORIOS.
H. YRIGOYEN 14742 (1852) BURZACO

FITITO

LINEA COMPLETA DE REPUESTOS Y ACCESORIOS

FIAT

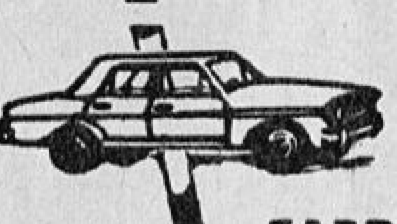
• ENVIOS AL INTERIOR

"ESTACIONAMIENTO GRATUITO DIAZ VELEZ 4545"

AV. DIAZ VELEZ 4583 — CAPITAL
TEL. 812 - 1824



NACIONALES E IMPORTADOS



CERRAJERIA

FABRICAMOS DEFENSAS DE PARAGOLPES

VENTA Y COLOCACION

ALSINA 2799 - (Esq. Jujuy) - Tel. 97-8232

REPUESTOS Y ACCESORIOS

ESPECIALIDAD CHEVROLET

AV. SANTA FE 2166 - TEL. 208-3595
(5212) AVELLANEDA



TALLER
PEUGEOT-CAR

• MECANICA • CHAPA • PINTURA
• ELECTRICIDAD • COLISAS.
DEAN FUNES 429
TEL. 97-3515 - Bs. As.

CERRAJERIA DEL AUTOMOVIL



CERRADURAS
COLIZAS - BURLETES
LEVANTA VIDRIOS
LLAVES EN EL ACTO
ATENDIDA POR SU DUEÑO
9 DE JULIO 20 (1878) QUILMES
(CASI ESQ. HIPOLITO IRIGOYEN)

La Esquina del Instrumental

AVELLANEDA Y OTAMENDI

• Velocímetros • Calefactores
• Limpiaparabrisas
• Indicadores opcionales
• Tableros Deportivos
• Radio - Estereo - Parlantes



Instrumental **AVELLANEDA**

Avellaneda 199 - Tel. 812-1555 - Cap.

LOGICA, ANTECEDENTES, POSIBILIDADES Y ESTADISTICAS PARA UN INTERROGANTE DE LA F-1

¿EXISTE UN PLAZO PARA GANAR?



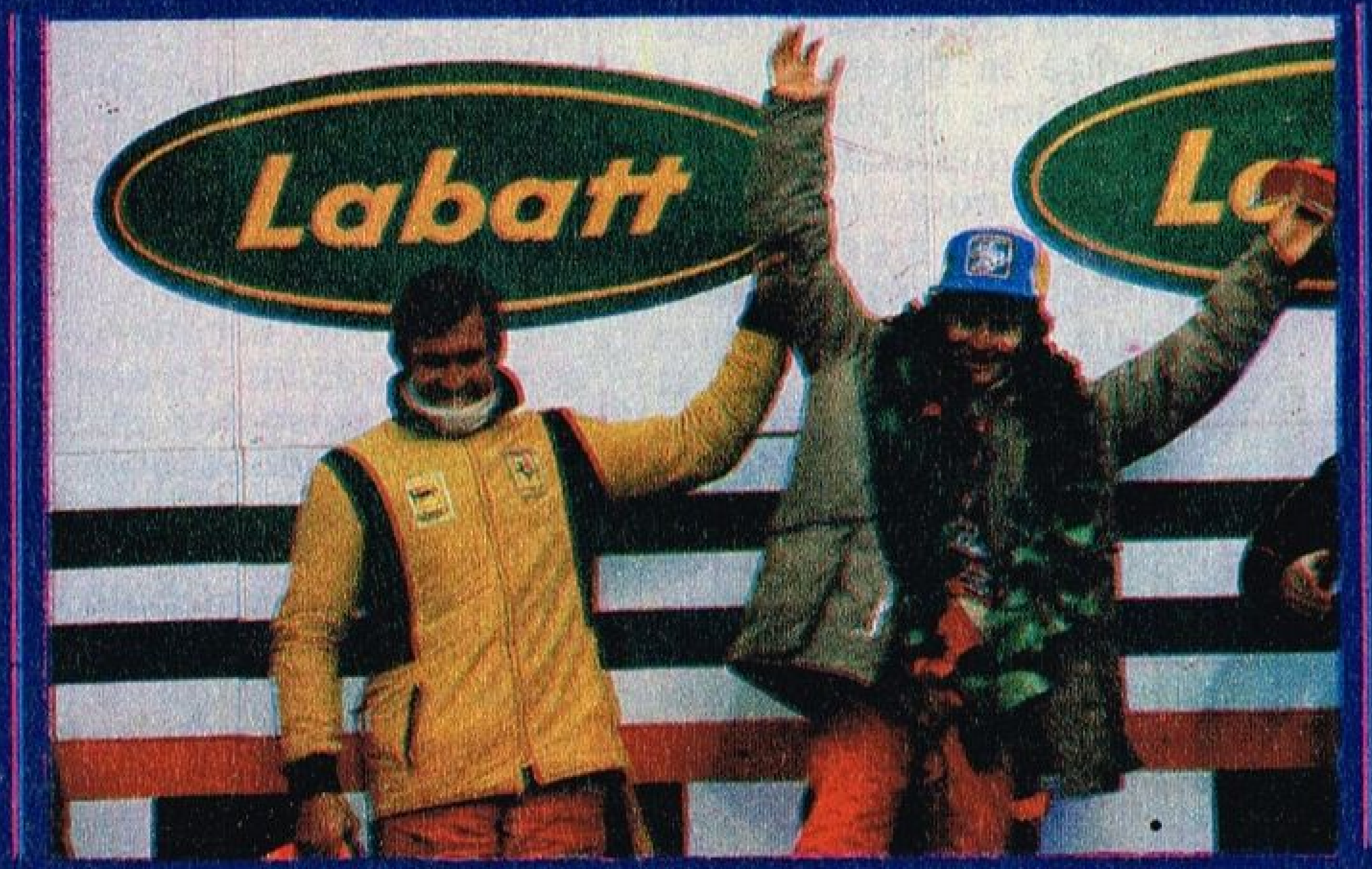
"Estoy muy emocionado. Este es el día más feliz de mi carrera deportiva". La frase pertenece a Didier Pironi y el francés la disparó cuando aún sonaban en Zolder los acordes de la Marsellesa, que así celebraban su triunfo en el Gran Premio de Bélgica. Y no era novedoso escuchar a Pironi con tales apreciaciones. Porque aún sin estar presente en dicho momento junto a él, cualquiera podía suponer que era lo que sentía quien acababa de ganar su primera carrera en la Fórmula 1.

Es según el juicio de la mayoría de ellos, el éxito que se goza más. Quizás sea porque es el que más se espera. Claro que conseguirlo no es tarea sencilla. Sólo ese reducido núcleo de privilegiados que integran la galería de vencedores en la Fórmula Uno pueden experimentar la vivencia. Llegar a concretarla significa haber dejado atrás un difícil camino. Para algunos de largo recorrido, para otros el trecho es menor. Sin embargo, para todos esa victoria inicial es sólo un mojón dentro de su carrera deportiva.

La temporada 1980 de F-1 nos está brindando una particular característica. Sobre cinco competencias disputadas, en tres de ellas el triunfo ha quedado en manos de pilotos que nunca antes lo habían obtenido. Dicho en términos más vulgares, hasta el momento, el Campeonato de Fórmula 1 ha sacado de perdedor a tres pilotos. Son René Arnoux, Nelson Piquet y Didier Pironi. Un trío representativo de la nueva generación que paulatinamente se va adueñando de la categoría.

El reciente triunfo de Didier Pironi en el GP de Bélgica agregó un nuevo nombre a la lista de ganadores en F-1. Con la victoria del francés son tres los pilotos que en esta temporada alcanzaron el halago. Esta alternativa plantea un interrogante sobre si existe un plazo determinado que los pilotos deben superar antes de ese momento. La lógica nos indica que en circunstancias normales, un piloto está maduro para el triunfo a partir de su tercera temporada en la categoría. Las estadísticas de los últimos diez años se encargan de reforzar dicha teoría, aunque también nos muestran las excepciones; los prematuros ganadores o quienes debieron esperar más de lo habitual.

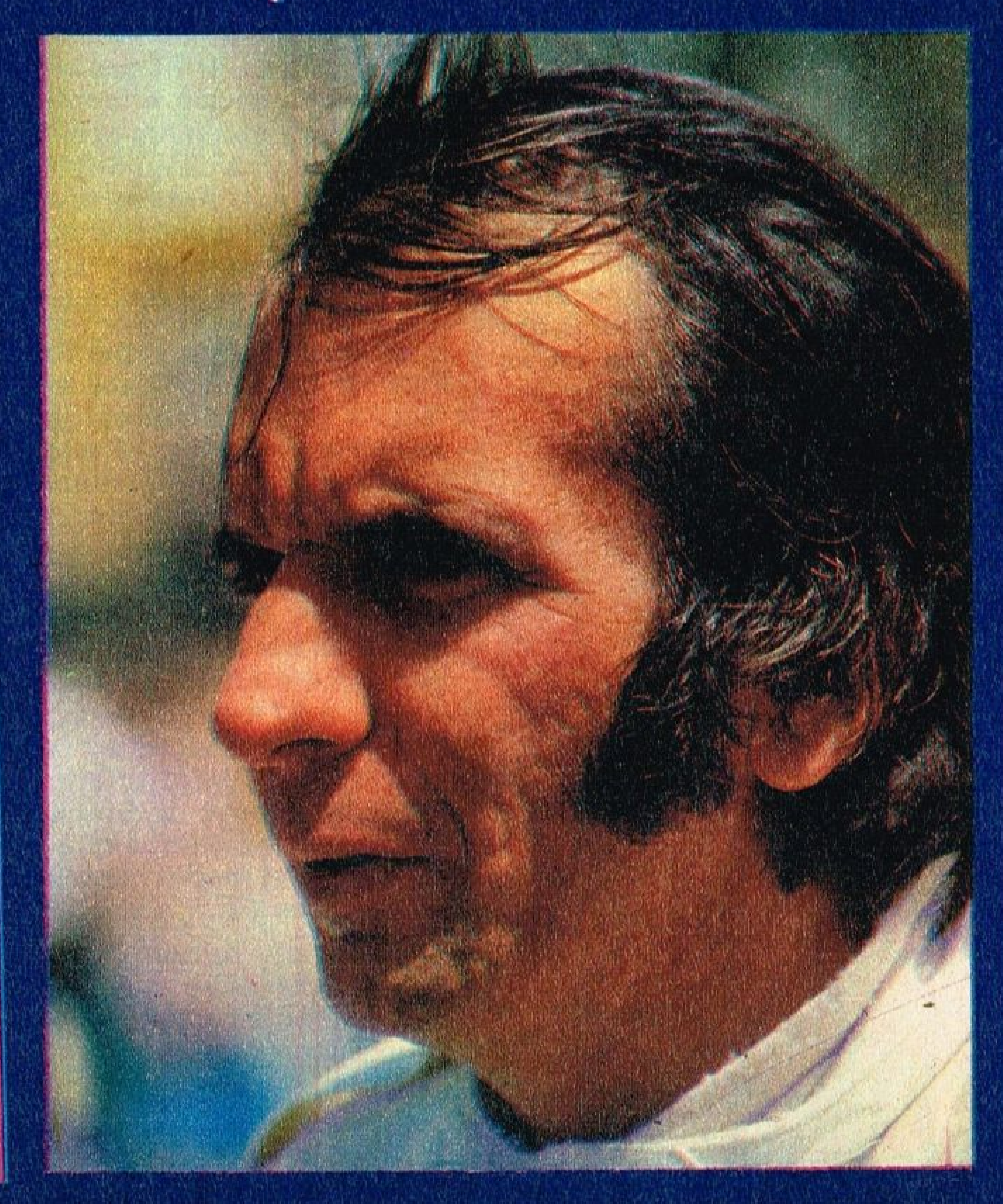
Un ganador reciente, Didier Pironi. El logro se consumó después de 34 presentaciones, una cifra que está dentro de la "lógica".



Reutemann levantándole el brazo a Villeneuve en Canadá '78. Un año después de su debut, el canadiense lograba su primer GP. Reutemann ya lo había conseguido cinco años antes en su 3ª temporada en F-1

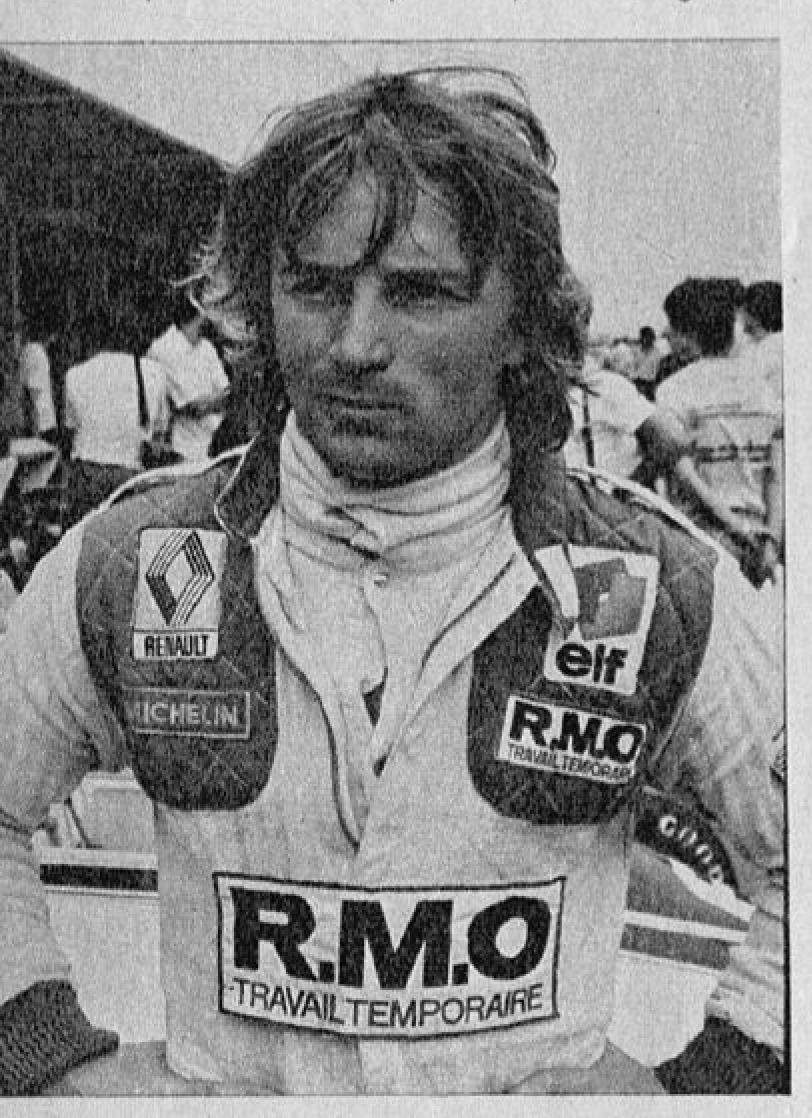
El brasileño Emerson Fittipaldi fue quien menos tardó en ganar. Lo hizo en EE.UU. 1970 y sólo cuatro carreras después de su debut en F-1.

Otro de los "apresurados": Clay Regazzoni sólo tardó cinco carreras en logar su primer GP. Fue en Monza 1970.



Ahora bien: todo lo antedicho nos conduce a una pregunta que es motivo de la nota. ¿Existe un plazo que es necesario transcurrir antes de que un piloto llegue a su primer triunfo en la Fórmula 1? Esta es una pregunta que no admite una contestación terminante. No hay plazo establecido para lograrlo. Este es un lapso que responde a antecedentes lógicos y propios de la actividad. Si nos atenemos a ello, y tomando en cuenta los factores que rodean a la categoría desde hace una década, podemos decir que en

René Arnoux no sólo logró su primera victoria esta temporada sino que repitió en el GP siguiente. Otro de los que cumplió el plazo "lógico".



circunstancias comunes, un piloto está en condiciones de ganar a partir de su tercera temporada. Es una apreciación basada en la lógica y los antecedentes, que lleva a pensar, que en su primer año de intervención en F-1, muy difícilmente un piloto pueda ganar. Luego vendrá la segunda temporada de afianzamiento o desaparición. Si logra superar con éxito esta etapa comenzará el momento de pensar en la victoria.

Los tres casos que citamos en el comienzo y que conforman la pléyade de nuevos ganadores que la categoría incorporó este año, constituyen un claro ejemplo de lo que comentamos. Tanto Arnoux, como Piquet y Pironi llegaron a su primer triunfo tras atravesar las dos etapas anteriores a las que hacíamos referencia. Los tres aparecieron en 1978 en la categoría, se afirmaron en 1979 y vencieron en esta temporada. Fue más acelerado lo de Arnoux, favorecido por el excelente rendimiento del Renault Turbo. Se hizo un poco más lento lo de Pironi, quizás por la falta de un medio competitivo. Como también lo de Nelson Piquet.

Trasladando los conceptos al terreno de los números, la lógica indica que las posibilidades de lograr el triunfo comienzan a acrecentarse para un piloto a partir de su vigésima carrera. Incluso podemos agregar que entre la vigésima y la cuadragésima quinta carrera. El cuadro, que acompaña a la presente nota, tomado en base a la última generación de pilotos que participa en la Fórmula 1, es bien claro. Podemos observar en el mismo que la mayoría de los pilotos que actualmente acredita triunfos llegaron al mismo tras transitar los caminos citados. También está en la lista Carlos Alberto Reutemann. Las estadísticas nos indican que el santafecino logró su primer triunfo en su vigesimaoctava presentación el 30 de marzo de 1974, en el circuito de Kyalami. Es decir en su tercera temporada en la categoría. Perfectamente ajustado a la lógica. Como también resultó lo de los dos ex campeones mundiales Niki Lauda y James Hunt. El austríaco tuvo su bautismo triunfal en su carrera número 32, y el inglés en la trigésima. También dentro de lo previsto estuvo lo de Ronnie Peterson, vencedor por primera vez en su cuadragésima primera presentación.

Claro que en el automovilismo como en todas las actividades existen las excepciones. Y así encontramos a quienes le hacen pito catalán a la lógica. Tal el caso de Emerson Fittipaldi. El brasileño consiguió su primera victoria en su cuarta presentación. Fue un 4 de octubre de 1970 en Watkins Glen. Ese mismo año y dos competencias antes que la norteamericana, Monza asistió al primer triunfo de un piloto que realizaba allí su quinta presentación. Era Gianclaudio Regazzoni. Un lustro atrás había sido Jackie

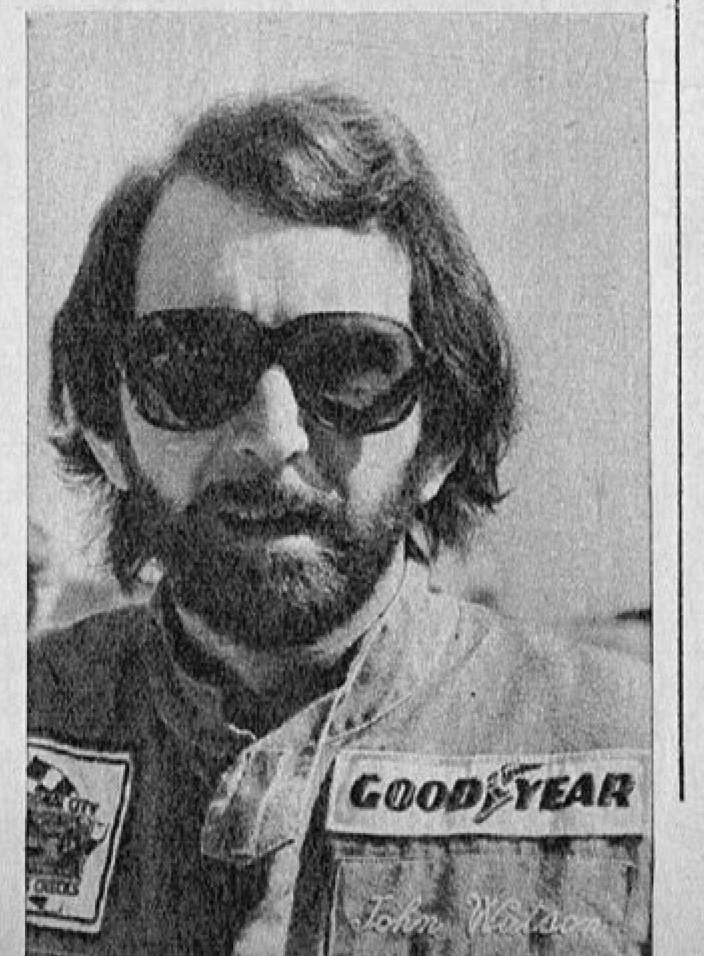
LOS QUE SALIERON DE PERDEDORES EN LA ULTIMA DECADA

1970: Gianclaudio Regazzoni (Italia) y Emerson Fittipaldi (Estados Unidos).
1971: Mario Andretti (Sudáfrica), Peter Gethin (Italia) y Francois Cevert (Estados Unidos).
1972: Jean Pierre Beltoise (Mónaco).
1973: Ronnie Peterson (Francia) y Peter Revson (Inglaterra).
1974: Carlos Alberto Reutemann (Sudáfrica), Niki Lauda (España) y Jody Scheckter (Suecia).
1975: Carlos Pace (Brasil), Jochen Mass (España), James Hunt (Holanda) y Vittorio Brambilla (Austria).
1976: John Watson (Austria).
1977: Gunnar Nilsson (Bélgica), Jacques Laffite (Suecia) y Alan Jones (Austria).
1978: Patrick Depailler (Mónaco) y Gilles Villeneuve (Canadá).
1979: Jean Pierre Jabouille (Francia).
1980: René Arnoux (Brasil), Nelson Piquet (Long Beach) y Didier Pironi (Bélgica).

Stewart, también teniendo a Monza como escenario de su consagración. No obstante, estos episodios quedan empequeñecidos ante la magnitud de lo protagonizado por Giancarlo Baghetti en 1961. El italiano debutó ese año en el Gran Premio de Francia, disputado en Reims, y no tuvo mejor idea que ganarlo. Un hecho excepcional y que hizo pensar a muchos en la aparición de una nueva estrella. Sin embargo, fue simplemente un meteoro y el nombre de Baghetti se perdió poco tiempo después.

Volviendo a la actualidad, la nómina de prematuros ganadores también incluye a Jackie Ickx, Mario Andretti y Jody Scheckter. El belga obtuvo su primer exito en su séptima presentación mientras que Andretti lo hizo en la décima. Scheckter tuvo que esperar un poco más y fue ganador en la decimotercera.

La foto de Watson lo muestra aún con barba. Luego de su primer triunfo en Austria '76 no la llevaría más, había sido una promesa. Primera y única victoria hasta el momento del irlandés.



Del otro lado de la vereda están quienes por diversas circunstancias vieron demorada la llegada de ese ansiado instante. Siempre dentro de la lista actual, quien más debió penar para llegar al triunfo fue Patrick Depailler. Cinco temporadas y sesenta y ocho carreras debió esperar el francés. Un poco más atrás en el tiempo, encontramos que también fue prolongada la espera de Jo Siffert y Jochen Rindt. Ambos tuvieron que sobrepasar el medio centenar de actuaciones antes de conocer el halago.

Si larga fue la espera de Patrick Depailler, peor aún resulta la de su compatriota Jean Pierre Jarier. El piloto de Tyrrell lleva ochenta y seis carreras sin haber logrado hasta el presente ninguna victoria. De esta manera, Jarier parece transitar en busca del mismo destino que signó a Amon, quien a lo largo de 97 carreras no conoció nunca la victoria. Este grupo de "infortunados" también incluye a Stuck y Merzario. Dos pilotos que ya superaron el medio centenar de carreras sin triunfos.

Ganar por primera vez en F-1. Un objetivo que todo piloto tiene en mente desde su ingreso a la categoría. Un instante anhelado. Un instante significa por fin la concreción de un gran sueño.

TEO FABI, 25 AÑOS, SEGUNDO

"NO DISPONGO D PARA LLEGAR"

Si alguien que no lo conoce se cruzara alguna vez por la calle con Teo Fabi y quisiera adivinar su profesión, lo último que se le ocurriría es suponer que ese hombre menudo, con su metro sesenta de estatura, sus ojos tremendamente celestes y esa cara de chico bueno e inofensivo, es piloto profesional de una categoría tan competitiva como es la Fórmula Dos internacional.

Incluso a quien lo ve bajar del cockpit puede parecerle mentira que sea él quien lleva con semejante autoridad y fuerza esa especie de buscapiés con ruedas, que son hoy en día los monoplazas de fórmulas internacionales, y es que si bien Teo Fabi no puede decirse que sea de esos pilotos que se transforman totalmente cuando están sobre un auto de carrera, es lo suficientemente veloz como para haberse convertido en uno de los más serios candidatos al título de la categoría en este 1980, aun a expensas de los dos triunfos y los 30 puntos que ya atesora Brian Henton.

Nacido en Milán, ex integrante del equipo italiano de ski entre 1970 y 1974, ex estudiante de ingeniería aeronáutica, ingresó de lleno al automovilismo en 1976, cuando comenzó a correr en karting. Al año siguiente, con un Osella, ganaba el Campeonato Italiano de Fórmula Ford. Y en 1978 era cuarto en el Campeonato Europeo de Fórmula Tres,



A pesar de sus prometedores 25 años, Teo Fabi está apurado. Y es lógico. En menos de cinco años pasó del karting a la Fórmula Dos. Sus posibilidades de lograr el campeonato y de llegar a la Fórmula Uno, y su particular manera de ser fueron algunos de los temas de esta charla.

EN EL EUROPEO DE F-2

E MUCHO TIEMPO

luego de vencer en tres carreras. En varias de ellas, a algunos hombres que hoy ya están corriendo en Fórmula Uno.

Claro que su meteórica carrera no termina allí. A fines de ese mismo año debutó ganando en Fórmula Dos (Mendoza, Temporada Internacional Argentina) y si bien el año pasado, ya integrando el equipo oficial March, no logró ningún triunfo, este año pudo finalmente demostrar toda su capacidad al llevar por dos veces consecutivas a la victoria a ese mismo equipo que hoy lo tiene como piloto número uno.

Pero donde sí Teo Fabi coincide con su imagen exterior es en su manera de ser, de decir y de pensar. Terriblemente introvertido, no es fácil entablar un diálogo fluido con él. Pero lo intentamos, y el resultado no fue del todo malo.

—Teo, en 1978 Bruno Giacomelli fue primer piloto de March y se consagró Campeón Europeo de Fórmula Dos. El año pasado, Marc Surer fue primer piloto de March, y también logró el título. Este año, Teo Fabi es el primer piloto de March...

— *Bueno, sólo puedo decir que espero no romper la tradición...*

—En lo que hace a tu personalidad, aparentás ser un tipo sumamente tranquilo, ¿sos igual arriba del auto?

— *Sí, totalmente. Es mi manera de ser. Siempre trato de pensar y no obrar por impulsos. Prefiero un segundo puesto sin comprometer el auto, que el primero teniendo que arriesgar para conseguirlo.*

—El año pasado, a fin de año, Marc Surer confesaba que le había pesado durante el año la responsabilidad de saber que un equipo tan poderoso como March estaba pendiente de él para el logro de resultados. Siendo vos un tipo tan tranquilo e introvertido, ¿no hace que también pese la responsabilidad de ser un número uno prácticamente obligado a ganar?

— *No. Yo la responsabilidad la siento, pero fundamentalmente por mí. Pienso que es más importante conseguir resultados para mí que para March. Si March no gana carreras durante un tiempo, no va a dejar de existir y de ser un gran equipo por éso. Pero si yo no logro resultados este año, debo ser consciente de que no hay Fórmula Uno ni nada en mi futuro.*

—¿Te sentís absolutamente capacitado en lo personal para lograr el título y concretar ese futuro que te has propuesto alcanzar?

— *Por supuesto. Siempre confié plenamente en mis fuerzas, en mi capacidad. Dicen que es un rasgo propio de los capricornianos y yo nací un 5 de enero... Además, también se dice que los de Capricornio siempre alcanzan todo lo que se proponen.*

—¿Te parece que el March 802 puede ser el auto que te permita alcanzar el campeonato?

— *Pienso que sí. Aunque hasta ahora hemos tenido algunos problemas, ello ha llevado al equipo a hacer varias modificaciones importantes después de Nürburgring, a pesar de la victoria que allí conseguimos, y si bien en Vallelunga todavía no dieron el resultado que esperábamos, el auto es evidentemente mejor. Con mucha mayor adherencia. Falta equilibrarlo un poco más. Pero en la próxima carrera estoy seguro que estaremos otra vez en condiciones de ganar. De todos modos, sé que el Toleman es también un gran auto. Y en realidad, ése es mi mayor problema, pero tengo fe en el resultado final .*

—¿En qué consisten las modificaciones que le han hecho al auto?

— *Se ha trabajado mucho en las suspensiones, aunque sin variar el diagrama original. Se cambiaron resorte y barras .*

—¿La aparición de los autos con efecto suelo obligó a variar de alguna manera la manera de conducir un monoplaza de alta potencia? ¿La abolición de las polleritas ha obligado a volver a cambiar el manejo de un Fórmula Dos este año?

— *Realmente, no. El concepto wing-car con los autos actuales se mantiene plenamente a pesar de la falta de polleritas .*

—O sea que la down force es prácticamente la misma...

— *En efecto. E inclusive me animaría a decir que por momentos me parece que es superior a la del auto que manejé el año pasado.*

—Si lograras el Campeonato Europeo de F-2 este año, ¿te parece que tendrías una posibilidad cierta de acceder a la Fórmula Uno?

— *Bueno, los antecedentes dicen que sí. Todos los campeones europeos de Fórmula Dos llegaron a Fórmula Uno. No veo por qué debo ser la excepción .*

—Y llegado el momento, ¿tendrías los sponsors necesarios para dar el salto?

— *Pienso que siempre hay sponsors potenciales dispuestos a ingresar en la Fórmula Uno .*

—¿Realmente te preocupa mucho tu futuro?

— *Sí. Tengo 25 años y a pesar de que muchos me dicen que todavía soy muy joven, personalmente soy de la idea de que no dispongo de mucho tiempo para llegar. Por eso este año es fundamental para mí. Y no pienso dejarlo escapar .*

Con pilotos de 21 y 22 años corriendo ya en Fórmula Uno, el razonamiento de Teo Fabi no es del todo descabellado, aunque parezca exagerado. Pero está en uno de los dos mejores equipos de Fórmula Dos y lo sabe mejor que nadie. Por eso, con dos victorias y el segundo puesto en el campeonato de este año, quizá no esté lejos de alcanzar su objetivo mayor.

Alberto Del Priore
Fotos: Armando Rivas

LAS TENDENCIAS DEL MERCADO

PRECIOS AUTOS IMPORTADOS

Cotizaciones de los automóviles importados. El valor incluye la mayoría de los accesorios de confort y los impuestos respectivos.

ALFA ROMEO

Alfasud Super 1.350 sin opc. .... u$s 23.588
Alfasud Super 1.350 .... u$s 24.484
Alfasud TI 1.350 sin opc. .... u$s 25.417
Alfasud TI 1.350 .... u$s 26.104
Alfasud Sprint Veloce sin opc. .... u$s 32.842
Alfasud Sprint Veloce 1.500 .... u$s 33.656
Giulietta 1.600 .... u$s 36.548
Giulietta 1.800 .... u$s 37.411
Alfetta 2.000 L .... u$s 43.227
Alfetta GT 1.600 .... u$s 35.775
Alfetta GTV 2.000 .... u$s 46.856
Alfetta 2.0L .... u$s 43.778
2.000 Spider .... u$s 47.139
Alfa 6 .... u$s 62.088

AMERICAN MOTORS

AMC 4puertas .... u$s 31.500
AMC 2puertas............ u$s 31.800
AMC Sprint Cupé............ u$s 31.800

B.M.W.

320 2 puertas............ u$s 39.822
323i 2 puertas............ u$s 45.240
520 4 puertas............ u$s 46.595
528i 4 puertas............ u$s 58.514
635 CSi Coupé............ u$s 95.898
728 4 puertas............ u$s 66.641
735i 4 puertas............ u$s 83.437

BRITISH LEYLAND

Mini 1.000 cc............ u$s 17.300
Triumph TR 7 2.000 cc............ u$s 36.000
Jaguar XJ 6 4.200 cc. autom............ u$s 75.000

CITROEN

Dyane 6............ u$s 12.900
Visa Club............ u$s 15.950
Pallas Special............ u$s 20.100
GS Break............ u$s 22.660
GS X3............ u$s 22.660
CX............ u$s 39.950
Prestige............ u$s 52.000

DAIHATSU

L 40 DKD Coure 2 puertas............ u$s 11.761
L 40 EKD Coure 4 puertas............ u$s 12.258
G 10 GKD Charade Special............ u$s 15.676
G 10 GMG Charade De Luxe............ u$s 17.683
G 10 L Charade Coupé............ u$s 19.164
A 40 L EMD Charmat............ u$s 23.854

DATSUN

280 ZX Coupé............ u$s 50.244
200 L4 puertas............ u$s 36.686
200 L2 puertas............ u$s 38.555
180 B Sedán 4 puertas............ u$s 28.905
180 Sedán 4 puertas automot............ u$s 30.238
180 Rural............ u$s 30.780

FERRARI

BB 512............ u$s 175.000
GTS 308............ u$s 117.000
GTB308............ u$s 108.000

FIAT

Lancia Beta 1.600 berlina............ u$s 34.650
Lancia Beta Cupe 1.300 cc............ u$s 31.830
Lancia Beta Cupe 1.600 cc............ u$s 39.750
Lancia Beta Cupe 2.000 cc............ u$s 41.450
Fiat 132 1.600 cc............ u$s 39.790
Fiat 131 Panorama CL 1.600 cc............ u$s 31.505

FORD

Granada GL............ u$s 39.800
Granada 2,8 4 puertas............ u$s 50.217
Granada 2,8 4 puertas automát............ u$s 51.850
Mustang 2,3 Turbo............ u$s 32.304
Mustang 3,3 automático............ u$s 40.795

GENERAL MOTORS

Chevrolet Chevette 1.600 4 ptas............ u$s 25.836
Chevrolet Citation 2,5 2 puertas............ u$s 32.500
Chevrolet Malibú Cupé............ u$s 44.300
Chevrolet Corvette 5.000 cc............ u$s 64.300
Oldsmobile Delta 88 Royale............ u$s 51.100
Buick Skylab K 2,6 V-6............ u$s 36.700
Opel Rekord 2.000 4 puertas............ u$s 34.800
Opel Monza Cupé, 3.000 cc............ u$s 56.000
Cadillac Seville V-8 6.000 cc............ u$s 87.200
Cadillac Seville 4 puertas, 5,7............ u$s 77.000

HONDA

Accord 4 puertas............ u$s 28.952
Accord 2 puertas............ u$s 28.452
Civic 4 puertas............ u$s 22.419
Civic 2 puertas............ u$s 21.946

INNOCENTI

De Tomaso 1.275 2 puertas............ u$s 22.300

LOTUS

Esprit, 2 puertas............ u$s 99.000
Eclat, 2 puertas, c/a. acond............ u$s 106.000
Elite, 2 puertas hatchback............ u$s 109.000

MAZDA

626 1.600 4 puertas............ u$s 28.200
626 1.800 4 puertas............ u$s 30.200
626 1.800 2 puertas............ u$s 31.700
929 L 2.000 .... u$s 35.500
RX 7 motor rotativo............ u$s 39.900

MERCEDES BENZ

200............ u$s 44.153
200 D............ u$s 46.194
230............ u$s 46.060
240 D............ u$s 49.699
250............ u$s 51.589
230 T............ u$s 53.475
230 C............ u$s 55.719
280............ u$s 55.716
300 D............ u$s 57.224
240 TD............ u$s 57.237
250 T............ u$s 58.351
280 E............ u$s 59.350
300 TD............ u$s 62.833
280 S............ u$s 62.993
280 C............ u$s 62.527
280 TE............ u$s 66.078
280 CE............ u$s 66.107
280 SE............ u$s 66.598
280 SEL............ u$s 69.762
280 SL............ u$s 72.686
350 SE............ u$s 74.165
350 SEL............ u$s 77.047
350 SL............ u$s 80.232
450 SE............ u$s 82.098
280 SLC............ u$s 83.758
450 SL............ u$s 88.371
450 SEL............ u$s 89.772
350 SLC............ u$s 91.243
450 SLC............ u$s 99.437
450 SLC 5,0............ u$s 118.185
450 SEL............ u$s 142.761

MITSUBISHI

Galant Coupé 1.600 GL............ u$s 28.482
Galant 4 puertas............ u$s 27.398
Galant 2.000 Coupé............ u$s 32.522
Celeste 1.600 Coupé............ u$s 26.125
Colt 1.200............ u$s 22.590
Lancer 1600 GSR............ u$s 27.081

PEUGEOT

604 SL............ u$s 42.729
604 SL Automático............ u$s 44.994
604 TI............ u$s 49.790
604 TI Automático............ u$s 51.532
504 Familiar............ u$s 33.933
504 Familiar Diesel............ u$s 39.042
504 Break GL............ u$s 33.898
504 Break GL Automático............ u$s 36.105

PORSCHE

924............ u$s 42.300
924 Turbo............ u$s 57.900
928............ u$s 80.600
924............ u$s 59.000
911 SC Coupé............ u$s 60.900
911 Targa............ u$s 70.800

RENAULT

Ranault 30 2.664 4 ptas............ u$s 44.000
Renault 5 .... u$s 22.900

SUZUKI

Cervo sc 100 CXG............ u$s 15.650
Carry ST 90............ u$s 13.870

TOYOTA

HI Lux c/a. acond............ u$s 19.137
HI Lux c/a. acond. 5............ u$s 19.517
HI Lux c/a. acond. D/T............ u$s 22.834
Celica LB 1.600 ST............ u$s 30.179
Celica LB 2.000 ST............ u$s 33.911
Celica Cupé 1.600............ u$s 29.401
Celica Cupé 2.000 XT............ u$s 34.679
Cressida De Luxe............ u$s 34.612
Crown Super Saloon KG............ u$s 44.722
Crown Royal HQ............ u$s 46.925
Crown De Luxe KD............ u$s 43.937
Tercel 1.300 Sedan............ u$s 23.404
Starlet 5 puertas............ u$s 20.026
Starlet 3 puertas............ u$s 19.831
Carina 1.600 GL............ u$s 29.751
Carina 1.600 De Luxe............ u$s 29.035
Carolla 1.200 STD............ u$s 23.604

VOLKSWAGEN

VW 1.300............ u$s 15.920
Passat LS............ u$s 21.995
Passat 1.600 LSE............ u$s 23.992
Passat 1.600............ u$s 36.023
Golf GTI 1.600............ u$s 34.096
Polo GLS 1.100............ u$s 23.989
Golf Cabriolé 1.500............ u$s 36.998
Furgon Micro bus............ u$s 22.498

VOLVO

244 4 Cilindros............ u$s 46.206
Rural 5 puertas............ u$s 47.523
264............ u$s 55.065

PRECIOS DE AUTOMOVILES NACIONALES 0KM

CHRYSLER

DODGE. Precios vigentes al 15-4-80. Incluído IVA e impuestos internos, sin opcionales.

1500 .... $ 28.568.290
1,8 .... $ 31.772.410
1,8 Automático .... $ 34.757.684
1500 Rural .... $ 35.140.835
1500 Rural Automático .... $ 38.152.120
Coronado (Dirección hidr.) .... $ 44.071.873
Coronado (Sin direc. hid.) .... $ 42.640.479
Coronado Automático .... $ 49.683.193

CITROEN

Precios vigentes al 14-4-80 incluído IVA e impuestos internos
tos internos

3 CV M-28 .... $ 18.897.660
Ami 8 Elysee .... $ 22.888.845
Mehari Ranger .... $ 22.090.608

FIAT

Precios vigentes al 15-4-80 incluido IVA con opcionales y sin el 5%

600 S .... $ 17.497.500
133 B .... $ 20.471.500
133 L .... $ 21.673.800
133 T .... $ 22.562.600
128 C .... $ 26.344.200
128 CL .... $ 27.892.400
128 CLI .... $ 29.629.200
128 CLF .... $ 29.399.600
125 S .... $ 27.088.000
125 CL .... $ 31.429.900
125 FCL .... $ 34.752.900
125 BT .... $ 27.489.800
125 CLO .... $ 35.585.500

FORD

Precios vigentes al 15-4-80 incluído IVA, sin impuestos, sin opcionales.

Falcon Taxi .... $ 30.769.100
Falcon Standard .... $ 30.669.000
Falcon De Luxe .... $ 34.693.400
Falcon Futura .... $ 41.483.200
Falcon Sprint .... $ 42.471.400
Falcon Rural Standard .... $ 34.820.900
Falcon Rural De Luxe .... $ 43.445.100
Fairlane LTD V-8 .... $ 48.936.900
Fairlane Elite .... $ 53.105.500
Taunus L .... $ 27.913.600
Taunus GXL 2300 .... $ 32.931.300
Taunus GT .... $ 38.946.100

PEUGEOT

Precios vigentes al 15-4-80 incluído IVA, impuestos internos y el 70% de los opcionales, sin 5%

404 Standard .... $ 28.233.477
404 Diesel .... $ 32.297.996
504 GLS .... $ 35.006.638
504 TN .... $ 40.480.476
504 LS .... $ 40.208.012
504 SES .... $ 46.610.088
504 GLD .... $ 46.743.864

RENAULT

Precios vigentes al 15-4-80 incluído IVA, 5%, impuestos internos y opcionales.

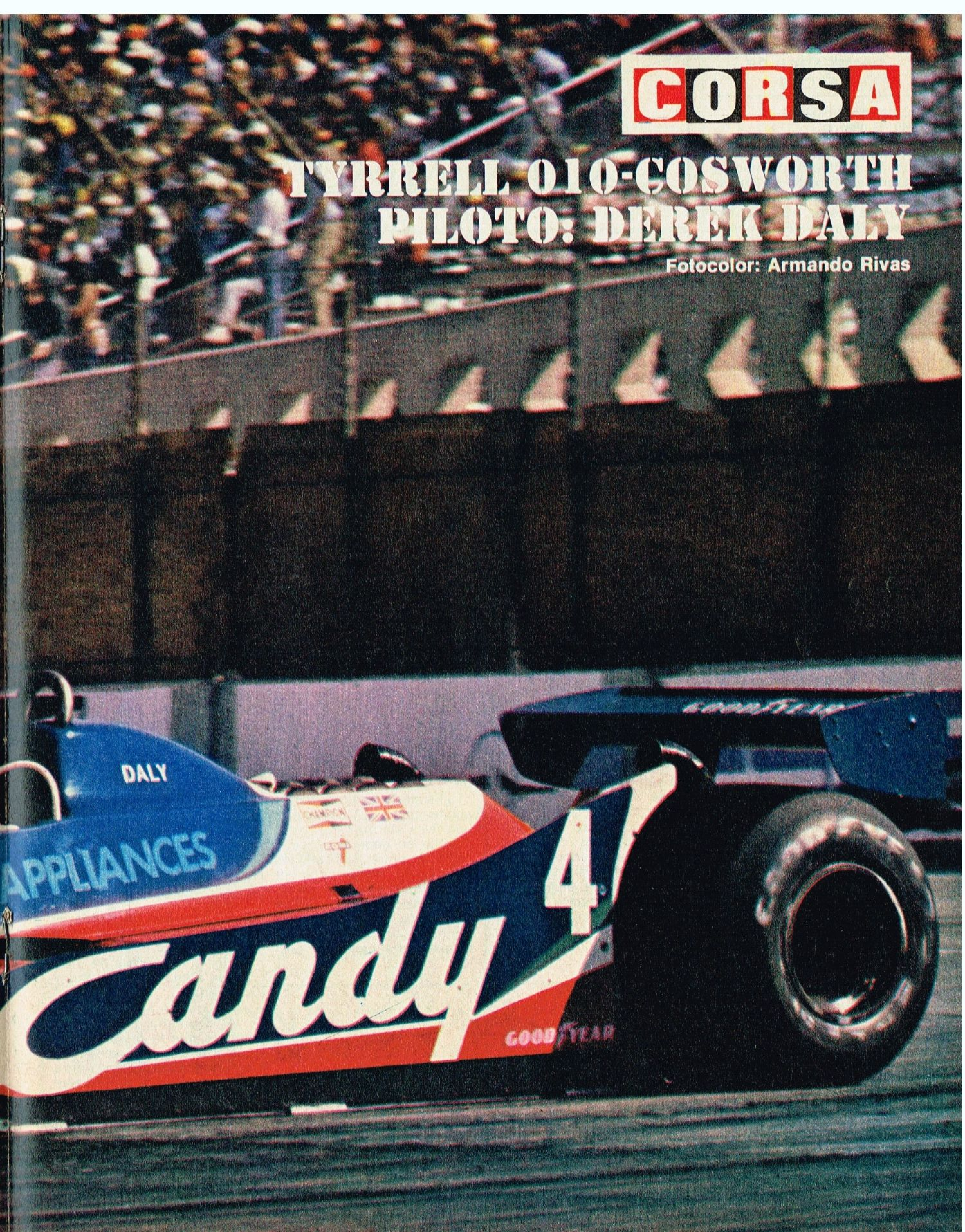
4 S .... $ 19.479.214
4 F .... $ 22.638.978
6 .... $ 24.103.562
12 TL .... $ 27.598.970
12 Taxi .... $ 29.004.727
12 TS .... $ 33.[illegible]26.512
12 TSB .... $ 35.740.044
12 Alpine .... $ 41.695.530
Torino Grand Routier .... $ 52.354.746
Torino ZX .... $ 68.118.069

TABLA DE VALORES DE AUTOMOVILES USADOS. COTIZACIONES AL 15-3-80

MODELOS	1970	1978	1977	1976	1975	1974	1973	1972	1971	1970
CHRYSLER										
1500 Standard	25.000	22.900	20.500	18.000	16.000	14.600	13.200	12.000	11.000	
1500 Automático		24.000	22.000	20.000	18.000					
1500 SPL		23.500	21.000	19.000	16.800	15.000	13.800	13.000		
1500 SPL Autom.	27.000	25.500								
1500 GT 100	25.000	22.500	21.000							
1500 1,8	28.000	26.000	24.000	22.000	19.000					
1500 1,8 Autom.	30.000	27.000								
1500 1,8 Rural	31.000	28.000								
1500 1,8 Ru/Autom.	32.000	30.000								
Polara		31.000	27.600	23.000	20.000	17.000	15.000	13.000	12.000	11.000
Polara Cupé RT		35.000	31.000	27.000	23.000	20.000	18.000	16.000	14.000	
Coronado	48.000	36.000	32.000	30.000	28.000	26.000	24.000	22.000	20.000	18.000
Cupe GTX 8 Cil.	40.000	36.000	33.000	30.000	27.000	25.000	23.000	21.000	20.000	18.000
CITROEN										
3 CV Standard		14.000	13.000	12.000	11.000	10.000	9.000	8.000	7.000	6.000
3 CV Prestige	17.500	15.300	14.600	13.200	12.000					
Ami 8	20.000	18.000	16.000	14.500	13.000	11.000	10.000	9.000	8.000	7.000
Mehari	19.000	17.000	15.000	13.000	12.000	10.000	8.000	6.000		
FIAT										
600	14.000	12.000	11.000	10.000	9.000	8.000	7.500	7.000	6.000	5.500
133 Berlina	16.000	14.000	12.000							
133 Berlina Lujo	18.000	14.500								
128 1.100	20.000	17.000	14.000	12.500	11.000	10.000	9.000	8.000	7.000	
128 1.300	21.500	17.500	14.500	13.000	11.500	10.500	9.500			
128 Familiar	21.500	17.500	14.500	13.000	11.500	10.500	9.500			
128 Familiar 1.300	23.000	20.000	19.000							
128 IAVA	24.000	21.000	19.500	16.000	12.000	10.000	8.000	7.000		
1500 Familiar								11.000	9.000	8.000
1600								10.000	8.500	8.000
125 Berlina Stand.		20.000	18 000	16.000	14.000	12.000	11.000	10.000		
125 Berlina Pot.		20.000	18.500	17.000						
125 Familiar		23.000	21.000	19.500	18.000	16.500	15.000	13.000		
125 SP Cupé	22.000	20.000	18.000	17.500	16.000	14.000	13.000	11.000		
125 S	23.000	21.000								
125 SL	24.000	22.000								
125 FS	26.000	23.000								
FORD MOTOR										
Taunus L	25.000	23.000	21.000	19.500	18.000	17.000				
Taunus GXL 2.000		24.500	23.000	21.000	19.500	18.000				
Taunus GXL 2.300	30.000	27.000	24.000	22.000	20.000	19.000				
Taunus GXL Autom.	32.000									
Taunus GT Cupé	33.000	30.000	28.000	26.000	24.000	22.000				
Taunus Cupé Autom.	35.000									
Falcon Standard	30.000	28.000	26.000	24.000	22.000	20.000	18.000	16.000	15.000	14.000
Falcon De Luxe	31.000	29.000	27.000	25.000	23.000	21.000	19.000	17.000	16.000	15.000
Falcon Futura	36.000	34.000	32.000	30 000	28.000	25.000	23.000	21.000	19.000	17.000
Falcon Sprint	39.000	37.000	34.000	31.000	29.000	27.000	24.000	20.000		
Falcon Rural Stand.	32.000	30.000	28.000	26.000	24.000	22.000	20.000	18.000	16.000	
Fairlane 500 6 cil.		38.000	35.000	33.000	31.000	28.000	25.000	23.000	21.000	19.000
Fairlane 500 8 cil.				31.000	27.000	24.000	21.000	18.000	17.000	15.000
LTD 6 cil.	45.000	41.000	38.000	35.000	31.000	27.000	24.000	22.000	20.000	18.000
LTD 8 cil.	47.000	43.000	40.000	37.000	33.000	29.000	26.000	24.000	22.000	20.000
Fairlane Elite	50.000	45.000								
GENERAL MOTORS										
Opel K-180		20.000	18.000	16.000	14.000	12.000				
Opel K-180 Rally		22.000	20.000							
Chevrolet Special					17.000	15.000	13.000	12.000	10.000	9.000
Rally Sport						17 000	15.000	13.000	11.000	10.000
400 S y SS						18.000	16.000			
Chevy		26.000	24.000	22.000	20.000	18.000	16.000	14.000	12.000	11.000
Chevy Super		27.000	25.000	23.000	21.000	19.000	17.000	15.000	13.000	13.000
Chevy De Luxe							19.000	17.000	15.000	13.000
Chevy SS 4 puertas							19.000	17.000	15.000	13.000
Chevy SS 2 puertas							20.000	18.000	16.000	14.000
Chevy Automático		28.000	26.500	24.000	22.500	21.000	20.000	18.000	16.000	14.000
Chevy Cupé Serie 2		34.000	31.000	28.000	25.000	23.000	22.000			
PEUGEOT										
404 Standard	24.500	21.000	19.000	17.000	15.000	13.000	11.000	10.000	9.000	8.000
404 GP	24.000	20.500	18.500	16.500	14.500	12.500	10.500	9.500	8.500	8.000
404 Diesel	27.000	24.000	20.000	18.000	16.000	14.000	13.000	12.000		
504 GL	28.000	25.000	22.000	19.000	17.000	15.000	14.000	12.000	11.000	10.000
504 De Lujo							15.000	14.000	13.000	11.000
504 XE				22.000	20.000	18.000	16.000			
504 XL y XSE				23.000	21.000	19.000	17.000			
504 2.000 E	30.000	27.000	24.000	22.000						
504 2.000 L		27.500	24.500	22.500						
504 2.000 SE	35.000	30.000	27.000	24.000						
504 2.000 TN	34.000	30.000	26.000	23.000						
504 2.000 SES	39.000	34.000								
504 Sed Diesel	38.000									
RENAULT										
4 S	16.000	15.000	12.000	11.000	10.000	9.000	8.000	7.000	6.000	6.500
R-6	19.000	17.000	15.000	14.000	12.000	11 000	10.000	9.000	8.000	7.000
R-12		20.000	18.000	16.000	14.000	13.000	12.000	11.000	10.000	9.000
R-12 Break		22.000	20.000	18.000	16.000	15.000	14.000	12.000	11.000	10.000
R-12 TS	27.000	24.000	22.000							
R-12 TS Break	21.000	19.000	17.000							
R-12 Alpine	33.000	28.000								
Torino TS 4 Ptas							13.000	11.000	10.000	
Torino TS 2 Ptas		35.000	33.000	30.000	27.000	24.000	21.000	20.000	18.000	
Torino GS				28.000	25.000	22.000	19.000	18.000	16.000	
Torino SE			28.000	26.000	23.000	20.000				
Torino SE Grand Routier	40.000	36.000	32.000	29.000	25.000	22.000				
Torino TSX	50.000	40.000	36.000	32.000						

(Los precios de automóviles usados están expresados en miles de pesos)


STONE
4



CORSA

TYRRELL 010-COSWORTH
PILOTO: DEREK DALY

Fotocolor: Armando Rivas

COMPRADOR DE CASCOS

De Alfonso Suárez
Rio Gallegos

Me dirijo a ustedes con el fin de pedirles información sobre la dirección de las casas en que se pueden comprar los cascos AGV modelo Barry Sheene y JEBS modelo "Rega",.

Estos cascos los vi en el número 724 en el suplemento de la moto, también me tomo el atrevimiento de pedirles una opinión sobre ambos cascos, en una palabra, ¿cuál de ellos me convendría comprar? Espero que sepan disculpar que les pregunte las direcciones pero en un punto tan alejado no podemos conseguir cascos de calidad.

Espero su respuesta y desde ya muchas gracias.

R) Estimado señor Alfonso, sobre el punto en que nos pide opinión acerca de cual casco es mejor, o cual le conviene más, no podemos ayudarlo, porque hoy en día es tan alta la calidad de fabricación que casi todos los cascos de plaza cumplen perfectamente su cometido de proteger. La elección debe hacerla usted, puesto que además del factor seguridad hay otros, como la estética, el precio, la aerodinámica, el peso, etc., que hacen que para cada persona haya un casco adecuado. Este es el caso de todos los cascos que figuran en la nota que usted menciona, y en caso que quiera adquirir uno cuya marca o modelo no conoce, le sugerimos mirar en el interior y verificar que tenga la etiqueta de aprobación de algún organismo que se dedique a comprobar la calidad de estos elementos, como la Fundación Snell o el I.R.AM. para nuestro país.

En el segundo punto sí podemos satisfacerlo; las direcciones son: AGV importado por Salatino, Baña y Cia en Av. del Libertador 3192,Olivos, Pcia. de Bs. As., EL JEB'S es importado por IMONOB S.A. de Venezuela 2259,Capital Federal.

RUTERO ACONSEJADOR

De Silvestre Ortensi
Km 154, ruta 8



Amigos de CORSA:

Voy a aprovechar la oportunidad de que el correo funciona nuevamente para criticar, y a la vez hacer un aporte, sobre la seguridad en las rutas de nuestro país. Poseo un bar sobre la ruta 8 y hace muchos años que presencio accidentes en la ruta. Esta zona se caracteriza por las lomas que forma la ruta, lo que hace que la operación de pasar a otro conductor se dificulte, porque los desniveles impiden ver si viene otro conductor de frente. Todos sabemos que si no se ve la mano contraria no se debe pasar, pero como muchos lo hacen igual, y muchos, aunque se vea la contramano, no saben calcular bien las distancias, quiero dar un pequeño consejo que de aplicarse salvaría muchas vidas.

Cuando uno va pasando a otro vehículo, sobre todo a un camión, y por un error de cálculo el auto que viene de frente no permite terminar de superarlo, **hay que mantenerse pegado al vehículo que vamos pasando y nunca tirarse a la banquina,** aunque el que viene de frente "guapee" y parezca "no aflojar". Porque es deber del conductor que viene tirarse a la banquina, pero muchos no lo hacen hasta último momento, provocando que el que va pasando (pensando que el otro no se tira) realice esa maniobra. Conclusión: los dos autos chocan de frente en la banquina. Entonces la regla de oro es **que el auto que va pasando nunca debe ir a la banquina,** por más que el otro se enoje, haga cambio de luces, etc.

Esto, aunque parezca mentira hay muchísima gente de la ciudad que lo ignora y cuando sale a la ruta comete este error, que casi siempre es fatal, porque el peor enemigo en la ruta es la indecisión.

Espero haber sido útil, y sigan así con la revista.

R) Tiene razón, hay mucha gente que lo ignora.

MUNDIAL DE MOTOCICLISMO

De Ricardo Camilo
Capital

En el número anterior (Corsa 727) leí una nota sobre el Campeonato Mundial de Motociclismo y no pude menos que tomar papel y lápiz y escribirles en seguida.

¿Es cierto que tendremos una fecha por el Mundial o es una falsa alarma? Porque el público en general no sabe nada, y entre mis amigos todavía no podemos creer que semejante sueño se haga realidad, así que antes de alegrarnos demasiado queremos, aunque lo leímos en la nota, una palabrita, sólo una, de parte de ustedes. ¿Podremos ver a los monstruos del Continental Circus, a Barry Sheene, a Kenny Roberts, a Ballington, etc, etc, etc...?

R) La nota a la que se refiere es por demás clara al respecto, pero además si usted comprara siempre nuestro afamado y nunca en su justa medida ponderado semanario, estaría al tanto de que, efectivamente, los "monstruos" del Continental Circus van a tener que venir a nuestro Gran Premio, si logramos organizarlo, por supuesto. Pero tenemos fe (como Palito) que lo vamos a lograr.

COMO EMPEZAR

Salvador Risoli
Capital

Tengo catorce años y soy lector de la revista desde hace como diez años, (N. de la R: EEEEHH!) soy fana del automovilismo y quisiera pedirles un consejo. ¿Qué me conviene más, ser corredor o periodista? Además quisiera tener respuesta a estas preguntas:

1) En qué categoría conviene empezar para que a uno lo vean?

R) La categoría ideal para mostrarse es la Fórmula Uno Internacional, pero en los últimos tiempos se ha puesto algo cara como para empezar; después, y en orden decreciente, están la F-2, F-3, etc., hasta llegar al karting ahí sí es más fácil y accesible.

2) Los periodistas como ustedes ¿ganan bien, o sea más que un piloto?

R) ¡JA!

3) ¿Se puede estudiar para piloto?

R) Sí señor, se puede; si te vas un lunes por la tarde al Autódromo podrás ver en acción a la escuela de pilotos de Jorge Omar del Río, y si te gusta...

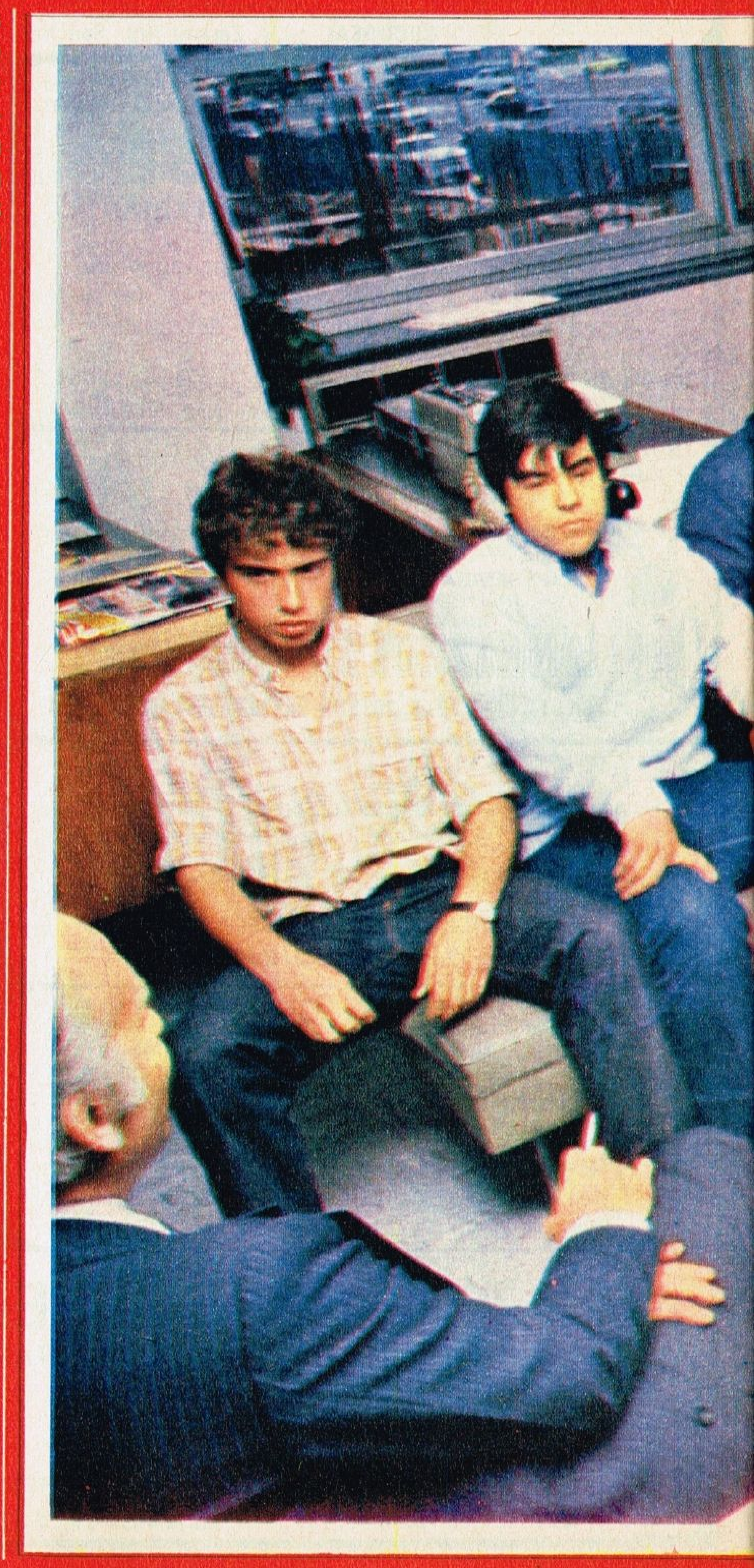
4) Gracias por todo.

R) De nada, pero habrás notado que la pregunta sobre si te conviene ser piloto o periodista la dejamos para el final. De los periodistas que conocemos todos ponen una panadería en cuanto pueden, y los pilotos en su mayoría son panaderos que despuntan el vicio en carreritas; sacá conclusiones...

CORSA "invadida" por la nueva generación

ASI VEN EL AUTOMO

Para conocer qué piensan los adolescentes sobre el automovilismo invitamos a ocho jóvenes, 16 años de edad promedio, para que hablaran sobre los temas que más les interesan y los porqué de cada cosa. La Fórmula Uno, toda la actividad internacional y también el automovilismo nacional. Así analizaron los temas, a "su manera" y con un punto de vista muy personal



La intención fue invitarlos y darles la mayor libertad posible para que hablaran de automovilismo general. Quisimos conocer sus preferencias, cómo piensan y cómo ven cada especialidad. Saber si tienen pasión por algo en especial y qué es lo que más les interesa del automovilismo. Por estas razones, y de común acuerdo, les dimos tres temas para que hablaran y desarrollaran. A continuación transcribimos toda la charla.

AUTOMOVILISMO INTERNACIONAL

● Lo que más nos interesa es la Fórmula Uno y Dos y el Rally, aunque de esto último no se publica tanta información.

● De estas tres categorías la más importante es la Fórmula Uno por diversas razones: 1) por lo avanzado de su técnica; 2) por la evolución constante que tiene; 3) porque como espectáculo deportivo es muy bueno; 4) porque están Reutemann y Zunino; 5) porque está muy bien promocionada y 6) porque se ven todas las carreras por TV.

● Empezamos a ver Fórmula Uno hace dos o tres años.

● Las carreras por TV generalmente las vemos junto a nuestros padres en casa, pero en ningún momento se plantean discusiones o comparaciones con el automovilismo de antes.

● Nos gustaría mucho más una Fórmula Uno sin polleritas y sin efecto suelo para que de esa manera el piloto tenga mayor importancia. Lo mejor de la categoría es el duelo de pilotos.

● El tema económico es el que rige actualmente a la Fórmula Uno.

● Los autos que más nos gustan técnicamente son el Renault y la Ferrari.

● Somos todos hinchas de Reutemann y creemos que es el mejor, pero de no correr "Lole" seríamos hinchas de Villeneuve porque es muy espectacular.

● Zunino, hasta el momento, no tiene el apoyo que se merece de parte de su equipo aunque puede ser también que le falte un poco de experiencia.

● En estos momentos no hay una categoría que sirva de trampolín para pasar a la Fórmula Uno ya que por lo visto sólo se necesita dinero, un buen sponsor concretamente. Así llegan pilotos de F-3, de F-2 o de Aurora con poca experiencia. En cambio un piloto como Brian Henton no tiene posibilidades de alcanzar la meta por falta de apoyo.

● El motor turbo de Renault está demostrando superioridad frente al resto y a medida que pase el tiempo también irá superando la seguridad de todos los circuitos.

● Generalmente no vamos a ver el Grand Prix de Argentina porque es bastante incómodo llegar al autódromo en esos días; porque muchos estamos de vacaciones afuera o porque no tenemos plata para comprar una entrada; algunos que podían hacerlo no lograron conseguir entradas este año.

● Nos gustaría ir al Grand Prix en el autódromo pero

OVILISMO LOS DE 16



verlo desde adentro, o sea vivir todo lo que ustedes cuentan en la revista.

- Nos gustaría saber mucho más de un piloto: cómo piensa y en qué en una carrera, cómo maneja y otras emociones que va sintiendo,aunque imaginamos que las más importantes se las guardan para ellos solos.
- Las notas escritas por los mismos protagonistas son muy interesantes.
- Somos hinchas de las marcas que corren los pilotos argentinos y también de Ferrari y de Lotus.
- Además de CORSA y algunos diarios, para estar mas informados, leemos revistas extranjeras como Grand Prix, Auto Sprint y Auto Hebdo.
- La Fórmula Dos nos parece interesante como trampolín para la Fórmula Uno y porque corren pilotos argentinos.
- La Fórmula Aurora nos parece una buena categoría pero únicamente la seguimos en 1979 porque estaba Zunino. Ahora no nos interesa demasiado y tampoco ustedes dan la misma información que el año pasado.
- El automovilismo de Estados Unidos nunca nos interesó demasiado porque creemos que es un automovilismo de mucha velocidad y muy poco manejo. Es un espectáculo que no nos llama la atención y sólo lo vemos por TV o leemos algo en muy pocas oportunidades y nada más que para enterarnos de lo elemental.

LO NACIONAL

- El Turismo Nacional y el Turismo Carretera no nos interesan porque no evolucionan. Y por eso no vamos casi nunca al autódromo a ver una carrera. Además porque en la tribuna hay diez personas.
- La única categoría rescatable es la Fórmula Dos.
- En general nos interesan los autos de fórmula porque deben evolucionar constantemente para estar en la punta y creemos que el único automovilismo serie es el competitivo.
- El año pasado cuando leíamos una nota de Fórmula Uno nacional nos hacía acordar a una prueba de neumáticos de Fórmula Uno internacional, por los pocos autos que había en la pista.

ASI OPINARON

MARTIN GOMEZ (16 años, estudiante de Nacional); ENRIQUE CARRIER (16, estudiante de Nacional); PABLO VIALE (16, estudiante de Comercial); JULIAN SATO (15, estudiante de Nacional); EDUARDO LEONE (15, estudiante de Nacional); GUILLERMO RASTELLI (16, estudiante de Nacional); ALEJANDRO RUIZ (15, estudiante de Nacional) y FEDERICO HACHARD (16, estudiante de Nacional).

PARA NOSOTROS REUTEMANN ES ASI

EL MEJOR DE TODOS: Lo fue demostrando todos los años y también en 1980 cuando es mas rápido que Jones.
TIENE MALA SUERTE: Porque muchas veces estuvo en condiciones de ganar y le pasó algo imprevisible como este año en Buenos Aires y en Long Beach.
TIENE GARRA: Y lo demuestra en todas las carreras.
ES CEREBRAL: Un calificativo que se ganó en todo el ambiente de la Fórmula Uno.
ES UN EXCELENTE TESTEADOR: Siempre lo fue y el año pasado Williams declaró que una de las razones de su interés por Reutemann era justamente esa.
SE EQUIVOCO: Al irse de Ferrari porque a pesar de los altibajos es el mejor equipo.





- Las motos nos interesan pero no estamos muy informados. Muchos de nosotros vimos motocross en La Rural y nos gustó, y algunos tuvieron oportunidad de verlo en Bariloche donde es más lindo. Pero no vamos a ver motociclismo. De correrse alguna prueba por el campeonato del mundo tal vez iríamos a verla.
- Nunca nos interesó el automovilismo de otra época. De nombres como Gálvez, Emiliozzi, etc. no leímos nada porque no nos llama la atención. Incluso ni lo conversamos con nuestros padres porque no nos interesa discutir sobre el tema.
- No tenemos ídolos nacionales, ni actuales ni de otras épocas.
- Somos hinchas de fútbol, tenis y rugby y vamos a ver partidos de estos deportes pero a pesar de que también somos hinchas de automovilismo,no vamos al autódromo porque no se ofrecen buenos espectáculos.

TEMAS GENERALES

- Mucha gente va una carrera nada más que a ver accidentes.
- De Jim Clark sabemos lo que leímos en CORSA y así de otros grandes campeones de la Fórmula Uno.
- Leemos notas técnicas de autos de carrera y algunos libros de técnica. Cuando salen los tests en CORSA; los leemos detalladamente, cuando son de los autos que tienen nuestros padres o si no de los coches de mayor potencia.
- Entre los autos importados nos gustan el BMW, el Alfa Romeo GTV 2000, la Ferrari, el Mercedes Benz y el Honda. En general parecen más seguros y mejor terminados, y eso se deberá a que en Europa y Estados Unidos el mercado es más competitivo e importante.
- En nuestro país la gente que maneja no respeta las normas de tránsito.
- Cuando nos reunimos para tomar algo hablamos bastante de autos y motos.

Después de estos conceptos terminó la reunión. Los pibes se fueron contentos a pesar de discutir antes de ponerse de acuerdo en algunos temas. Se mostraron totalmente informados sobre la Fórmula Uno actual y fundamentalmente de la actividad de Reutemann y Zunino en cada Grand Prix. Nos expusieron su particular manera de pensar mientras que nosotros sólo nos mantuvimos como oyentes y escribas tomando nota de todo lo que decían. Estas fueron sus verdades y sus conclusiones, y nos dejaron pensando...

JORGE FERNANDEZ MORANO
Fotos: ANTONIO CAPRIA




SSKL
10
10
Rudy Caracciola, alemán, nacido en Remagen en 1901, debutó en 1922 y se retiró en 1952, es decir 30 años de automovilismo activo.
GRAM PREMÍO DE ALEMANIA 1937.
Parada en boxes de Caracciola con su Mercedes Benz W125.

Los grandes "CARRATSCH"

Rudolf Caracciola, por su extensa y exitosa campaña, es considerado por los alemanes como el mejor piloto de la historia. Fue campeón europeo cuando este título equivalía al actual de Fórmula Uno, luchando con rivales de la talla de Nuvolari, Rosemeyer, Chiron y sobrevivió a tres graves accidentes


GRAN PREMIO de TRIPOLI 1935. Caracciola y su Mercedes W-25 triunfadores en el circuito africano.

Los argentinos pensamos que Juan Manuel Fangio fue el piloto más grande de la historia, los escoceses no vacilan en nombrar a Jim Clark, los ingleses a Moss y los italianos a Nuvolari, ... ¿y los alemanes? Los germanos tienen también su "más grande", se trata de Rudolf Caracciola.

"Carratsch", así lo llamaban los aficionados alemanes, nació el 30 de enero de 1901 y murió el 28 de setiembre de 1959. Su actividad deportiva se prolongó por 30 años, a lo largo de los cuales consiguió importantes victorias en diferentes autos y circuitos, entre ellas seis veces el Gran Premio de Alemania, y sobrevivió a tres accidentes graves, dos de los cuales le dejaron las piernas casi imposibilitadas.

Después de una adolescencia normal,su pasión por los motores lo llevó a participar en una carrera de regularidad en Colonia, aunque por su escasa importancia se dice que el verdadero debut de Caracciola fue el 1º de junio de 1922, en el circuito del Avus, donde la fábrica Fafnir le dio uno de sus coches. Terminó cuarto en su categoria, después de eso probó un Ego y ganó su clase en las cercanías de Berlín.

Estos fueron los pasos previos a su incorporación a Mercedes. Christian Werner fue quien lo llevó a la Daimler Motoren Untertürkheim, es decir,Mercedes,que se convertiría en "la marca" de su vida. Tras un corto aprendizaje empezó a conseguir triunfos, corría 1923. Para el año siguiente, 1924, la cifra de sus logros ya impresionaba: obtuvo 27 primeros lugares. Su producción no mermó en el bienio 1925/26, de 18 carreras logró 16 primeros lugares. Los alemanes lo "descubrieron" el 11 de julio de 1926 en el circuito del Avus; allí se corría el primer Gran Premio de Alemania. Ferdinand Porsche había diseñado el Mercedes de 2000 cm³ y 8 cilindros, y Caracciola era el encargado de conducirlo. La carrera fue dramática pues bajo una lluvia torrencial ,Caracciola tuvo que perder 2 minutos en boxes a causa de una bujía, iniciando entonces una escalada espectacular que lo llevó a ganar por tres minutos de diferencia sobre el segundo, Riecken. El triunfo de Caracciola fue empañado por el accidente que protagonizó Rosenberger, quien perdió el control de su auto y embistió una casamata de cronometraje matando a tres personas.

"CARRATSCH" Y EL GRAN PREMIO DE ALEMANIA: DOS NOVIOS ETERNOS

Son pocos los pilotos que consiguen ganar varias veces una misma carrera, pero si se debe nombrar alguno como ejemplo,no se puede dejar escapar a Nuvolari y la pista de Montenero, a Hill en Mónaco, o a Jim Clark en Gran Bretaña. Estos tres pilotos lograron ganar esas pruebas en cinco oportunidades; en cambio Caracciola pudo con el "Grösser Preis von Deustcheland" en 6 ocasiones. Un logro prácticamente sin igual en la historia de las carreras.

MONACO, LAS MIL MILLAS Y LA DEPRESION FINANCIERA

El Gran Premio de Mónaco de 1929 en la Costa Azul no se presentaba precisamente favorable para "Carratsch" y su enorme Mercedes, la crítica y los aficionados centraban su atención en la escudería Bugatti; sin embargo,el piloto alemán se encargó de asombrar a todos llevando al límite su enorme auto por las estrechas calles del principado. No pudo ganar porque una detención en el box lo retrasó, pero su tercer puesto final y su demostración jamás serán olvidados.

En los años treinta la carrera deportiva de Caracciola se vería afectada por un factor externo y lejano, cuyos negativos efectos se extendieron hasta el mundo de las carreras: la crisis financiera de Wall Street.

Mercedes no pudo ofrecer su apoyo oficial a Caracciola, pero tampoco estaban dispuestos a abandonarlo; le propusieron un plan de concesiones por ambas partes que les permitiría, tanto a la fábrica como al piloto, seguir en las carreras. Se hizo entonces un contrato por el cual Mercedes cedía el co-

che, un mecánico y un jefe de equipo; Caracciola aceptó. El jefe de equipo era Alfred Neubauer.

Este conjunto, en la primavera de 1931, afrontó el primer gran desafío, la carrera extranjera más difícil, las Mil Millas. La mayor expresión del automovilismo italiano se concentraba en esta prueba; sumado a esto que las características de la carrera eran muy especiales resultaba muy difícil para un extranjero lograr el triunfo. Nuvolari, Borzacchini y Arcángeli con sus nuevos y rápidos Alfa Romeo de 2300 cm³ y ocho cilindros eran los grandes candidatos, mientras Caracciola y su Mercedes SS KL de siete litros de cilindrada y 1.500 kilos de peso aparecían sólo como la "nota diferente" de la carrera. Nadie pensaba que podían ganar.

Largaron de Brescia y Carratsch hizo un principio de carrera muy veloz, arribando a Bolonia a 154 Km/h. Nadie lo esperaba, pero Nuvolari no tardó en responder y llegando a Roma,el fogoso italiano estaba dos minutos adelante. Pero era solamente la mitad de la carrera. El cálculo de Caracciola contemplaba rodar lo mas rápido posible en la parte más difícil de la carrera; aquella donde se pasaban los Apeninos, pero sin llegar al límite para cuidar al máximo su mecánica. Y resultó, el Alfa de Nuvolari tuvo inconvenientes con los neumáticos por su tren de carrera y perdió terreno,permitiendo a Caracciola ganar y superar el promedio del año anterior, conseguido por el mismo Nuvolari, en 1 km/h.

Pero esa derrota debía ser vengada, debía intentarse por parte de los italianos devolver el golpe, y la oportunidad se presentó en el Gran Premio de Alemania algunos meses mas tarde. Pero Caracciola no se los permitió y ganó en su tierra. Lo siguieron Chiron, Varzi y Nuvolari,en ese orden. Ese mismo año se consagró Campeón Europeo de Montaña por segunda vez.

COMPAÑERO DE EQUIPO DE "NIVOLA" EN ALFA ROMEO

En 1934 entraría en vigencia la nueva fórmula, y Mercedes estaba trabajando en un nuevo auto que se adaptara a ella, eso provocó una "impasse" que dio lugar a que Alfa Romeo consiguiera para sus filas los servicios de Carratsch. Sin embargo su rival, Nuvolari, seguía siendo el piloto número 1, y eso desconcertó a todo el mundo, pues era obvio que el temperamental Nivola no cedería ni un milímetro en favor del alemán aunque corrieran para el mismo equipo. Pero Carratsch lo sabía y así lo aceptó.

1932 no sería beneficioso para Nuvolari y se mostraría benévolo con el alemán. Todo comenzó en las Mil Millas, donde Borzacchini triunfó ante los abandonos de Caracciola y Nuvolari.

En Mónaco,Nuvolari iba en punta, pero su auto se quedó sin nafta casi sobre el final y Caracciola lo pasó mientras el italiano trataba de conectar la reserva de combustible. Desde el box le ordenaron dejar pasar nuevamente a Nuvolari, Caracciola obedeció y Nuvolari ganó, eso bastó para que las relaciones entre ambos fueran menos ásperas a partir de ese momento.

A Mónaco siguió el Avus, allí, en el rapidísimo circuito alemán Caracciola fue segundo detrás del Mercedes particular de su amigo Manfred von Brautischt. Para junio de ese año apareció el nuevo Alfa P3 en el Gran Premio de Italia y fue llevado al tercer lugar por Caracciola, Borzacchini y Marinoni; que se alternaron en la conducción. Ganó Nuvolari y segundo llegó Fagioli.

Para el Gran Premio de Francia, en julio, los directivos de Alfa y el mismo Caracciola se llevarían una sorpresa a causa del temperamento de Nuvolari. Habían decidido que en caso de poder hacerlo debía ganar Caracciola, por razones comerciales y por devolverle su gesto de disciplina en Mónaco. La carrera se planteó como se esperaba, con Nuvolari adelante y Carratsch detrás, pero lejos de obedecer las ordenes,Nuvolari no cedió y ganó el Gran Premio de Francia.

Dos semanas después la situación en cuanto a las órdenes se repitió en el Gran Premio de Alemania en Nürburgring, pero esta vez el mandato fue terminante: debía ganar Caracciola. Y así ocurrió, pero aunque Nuvolari lo hubiese intentado,difícilmente hubiera podido contra Carratsch en "su" circuito.

Ambos quedaron molestos. Nuvolari, porque a pesar de todo había demostrado ser el más rápido durante los entrenamientos y el único en girar debajo de los 11 minutos, y Caracciola por no poder disfrutar su victoria en plenitud debido a las "órdenes" del equipo.

Caracciola se desquitó en el Gran Premio de Monza ganando sobre Fagioli y Nuvolari, que volvió a quedarse sin nafta.

Juntamente con ese triunfo se terminó el vínculo con Alfa y su "sumisión" a Nuvolari. Decidió correr por su cuenta mientras el nuevo auto de Mercedes era terminado; su amigo Neubauer le había confiado que sería un gran auto, de modo que 1933 fue un año de transición a la espera de la nueva reglamentación. Para afrontarlo Caracciola formó un equipo con Luis Chiron. No era un equipo formal, más bien eran dos amigos que decidieron correr juntos. Compraron dos Alfa Romeo privados y decidieron debutar en Mónaco. Carratsch ignoraba que la Curva del Bureau du Tabac lo esperaba, reservándole el primer gran accidente de su vida.

Fue durante el transcurso de los entrenamientos para la carrera; después de haber pasado por allí muchas veces la encaró una vez más, pero uno de los frenos se trabó y el Alfa escapó al control del piloto yendo a chocar violentamente contra la pared. Lo sacaron del auto con un fémur destrozado.



RUDY CARACCIOLA (139) junto a su mecánico Sebastián y Alfred Neubauer, jefe del equipo Mercedes. Caracciola logró el primer triunfo en las famosas "Mille Miglia" con un auto no italiano (1931).

Empezó a recorrer médicos y clínicas tratando de mejorar su estado. Mientras ello ocurría, Nuvolari ganaba en casi todas partes pasando por su mejor período deportivo y Neubauer veía como el proyecto de Hans Nibel, el Mercedes W 25, se hacía realidad.

Para la formación del equipo Mercedes, a fines de 1933, se tenía muy en cuenta a Caracciola, pero su plaza constituía una duda, el fallecimiento de su esposa en tan crítico momento lo hizo vivir angustiado durante meses, caminando aún con muletas.

Luis Chiron fue quien, en ocasión del G.P. de Mónaco de 1934, dio un vuelco en el ánimo de Caracciola. En el mismo circuito que le había dejado una pierna casi inutil, ayudándolo casi a caminar, Chiron lo obligó a dar una vuelta de honor en un coche abierto, y al escuchar cómo lo vitoreaba la multitud, Caracciola tomó su decisión: volvería.

Para el Gran Premio de Francia ya tenía su lugar en el equipo Mercedes, el tercer auto. Chiron ganó la carrera y Caracciola abandonó tras 25 vueltas, pero le alcanzaron para demostrarse a sí mismo que no se había olvidado de nada.

En el G.P. de Alemania sólo pasó 14 veces por la llegada y abandonó. Parecía que ya no era el mismo de antes; sin embargo, él sabía que se estaba recuperando lentamente. El Gran Premio de Italia, en Monza, había sido modificado cuando el 9 de setiembre los autos tomaron la largada. El motivo de que la pista fuera convertida en un trazado lento y agotador había sido el accidente que el año anterior le había costado la vida a Campari, Borzacchini y Czaykowski. El físico de Caracciola no soportó el ritmo y cuando comandaba la carrera paró en boxes y le cedió su auto a Fagioli que había abandonado. Fagioli ganó la carrera, y Caracciola demostró su espíritu de equipo.

En España, el siguiente Grand Prix, llegó segundo detras de Fagioli y doblegó a Nuvolari, quien llegó tercero. Ya estaba de nuevo entre los de punta.

EL RETORNO A MONACO

La temporada de 1935 se iniciaba nada menos que en el circuito de Mónaco y Carratsch se presentó dispuesto a tomar venganza sobre él. En carrera abandonó despues de 65 vueltas circulando entre los mejores (una válvula), pero la vuelta más veloz de entrenamientos quedó en su poder, demostrando que había sabido rodar al límite y que su aprensión por aquella pared del accidente había desaparecido.

El 12 de mayo, en el trazado de Trípoli se concentraron los esfuerzos y lo mejor de la técinca, incluso Nuvolari condujo un Alfa bimotor, un intento de Alfa por acercarse a la supremacía alemana. Caracciola ganó, e hizo además el record de vuelta a más de 220 km/h.

A partir de allí fue el mejor, ganó 6 grandes premios, Trípoli, Eifel (en el cual debutó Bernard Rosemeyer), Francia, Bélgica, Suiza y España. Se proclamó Campeón de Europa. pues en esa época no existía el Campeonato del Mundo, pero podemos decir que era prácticamente lo mismo.

Para 1936 la temporada de carreras empezó con algunos cambios importantes en la vida de Rudolf Caracciola, Hans Nibel, el diseñador alemán, había muerto en el receso y desde entonces los Mercedes, sin la atención personal del germano, ya no eran los mismos. Caracciola se casó con Alice Hoffman, la ex prometida de Chiron, la mujer que tendría gran importancia en su vida.

LA REVANCHA DE MONACO

1936 comenzó para Carratsch en forma inmejorable, por fin pudo doblegar completamente a Mónaco. Ganó bajo una lluvia torrencial, que provocó un accidente múltiple que dejó afuera a Chiron, el más veloz en entrenamientos, cuando iba primero, y anuló a los Auto Union que bajo esas condiciones atmosféricas y con piso mojado corrieron todo el tiempo en segunda velocidad. Para Caracciola ese triunfo tuvo un sabor especial, allí estuvo a punto de ceder cuando su accidente, y allí había vuelto, sobrepuesto y ganador.

Volvió a ganar en Túnez, pero tenía conciencia de que tres cosas se avecinaban en su contra: Fagioli era ya intratable como piloto y compañero de equipo, Rosemeyer pronto iba a ser imbatible y su Mercedes ya era casi inmanejable.

Y, tal como lo esperaba, fue el año de Rosemeyer, quien ganó carreras por todos lados mientras lo mejor que pudo hacer Caracciola fue un segundo puesto en España detrás de Nuvolari. Para 1937 la situación dentro de Mercedes se revió completamente. El Mercedes fue rediseñado y llevado a 5.600 cm³ consiguiéndose casi 685 HP, se lo llamó "der Dicke" que significa "el Gordo". Con él Caracciola se adjudicó los grandes premios de Alemania, Suiza, Italia (corrido por última vez en Livorno) y Checoeslovaquia.

Nuvolari no rindió al máximo porque su medio mecánico no lo acompañó, y tenía ademas problemas en el seno de su familia. En cambio Rosemeyer cada vez se hacía más fuerte, consiguiendo triunfos en el Eifel, Pescara y Donington, y Mercedes incorporó un nuevo crédito a sus filas: Herman Lang, quien había sido mecánico de Fagioli. Lang se impuso en Trípoli y en el Avus.

La rivalidad entre Mercedes y Auto Union creció tanto que en enero de 1938 provocó una tragedia. En la carretera que une Franckfurt con Darmstadt, el equipo Mercedes, con Caracciola al volante, batió el record internacional para la clase B para el kilometro lanzado a 432,692 km/h y de 432,360 km/h para la milla lanzada.

Para lograrlo, el Mercedes debió pasar bajo siete puentes a tan tremenda velocidad, que fue una prueba de fuego para el auto y el piloto. Enterados del éxito, en Auto Union se encaminaron esa misma mañana hacia allí dispuestos a batir el record de Mercedes. Pero las características climáticas habían cambiado, un ligero viento se habia levantado y a la velocidad a que se debía correr era por demás peligroso. Sin embargo Rosemeyer y Auto Union no estaban dispuestos a dejar el primado en manos de sus rivales, y Rosemeyer salió igual. Al aproximarse a uno de los puentes a más de 400 km/h el auto fue movido por una ráfaga de viento lateral y fue a estrellarse de frente contra él. Rosemeyer murió instantáneamente. El lugar de Rosemeyer en Auto Union lo ocuparía Nuvolari.

La temporada 1938 vio ganador a Caracciola en la Copa Acerbo y en Berna, y el 9 de febrero de 1939 batió el record del kilómetro y la milla con partida detenida con 204,577 y 177,522 km/h.

Para el '39 Mercedes contaba con el modelo W 163, con él Caracciola pudo ganar en Alemania, por sexta vez, y en Berna. Nuvolari con el Auto Union ganó en Belgrado dos días después de comenzada la 2da. Guerra.

UN PARENTESIS DE SIETE AÑOS

Con la guerra se produjo el inevitable receso y sólo siete años después Rudy pudo volver a correr. Fue en Indianápolis, donde quiso hacerlo con uno de sus Mercedes de preguerra, pero no se lo permitieron esgrimiendo argumentos políticos; le prestaron un auto americano y con él estaba entrenándose y marcando buenos registros cuando un pájaro se cruzó y le pegó en la cara.

Estuvo diez días en estado de coma y casi todo el mundo pensó que su carrera había terminado, porque además de que su recuperación fue lenta, el mundo de las carreras era otro.

Pero Caracciola volvió, junto con Mercedes y su nuevo 300 SL con Lang al volante. Tras haber corrido el Rally de Montecarlo, sólo por placer, largó las Mil Millas y llegó cuarto.

A los cincuenta años de edad pensaba realizar aun grandes cosas, y se anotó en una carrera de autos sport en Berna. La carrera casi no tenía importancia, pero marcó su retiro definitivo del automovilismo. Iba primero cuando en una curva su auto se despistó, la primera información lo daba por muerto, pero no era cierto, sólo tenía una pierna rota y decía: **"Tuve suerte, me rompí la pierna sana, ahora tengo las dos iguales..."**

M. García Lobelos

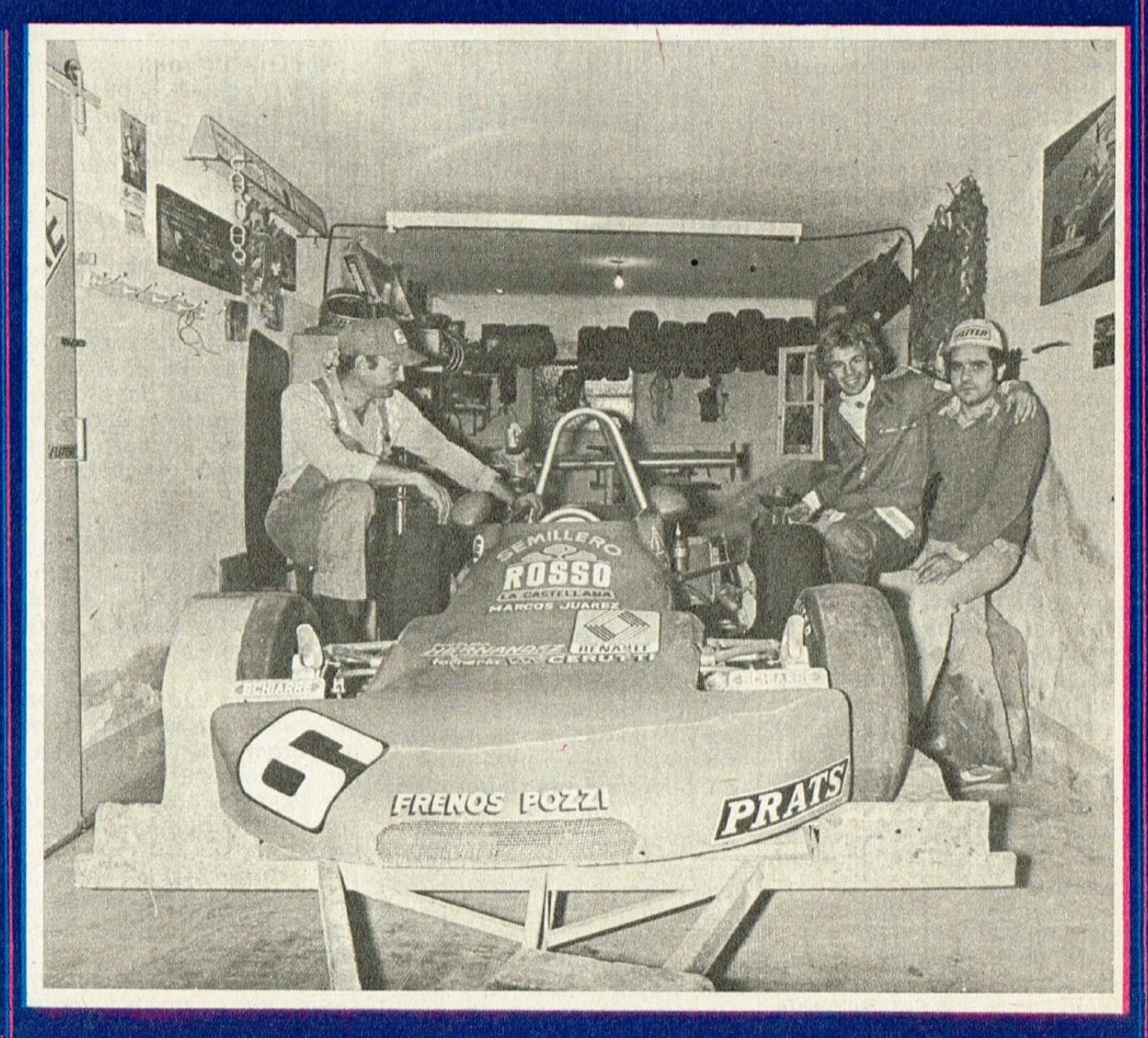


EN MARCOSJUAREZ, UN JOVEN SE PREPARA

VICTOR ROSSO: LISTO PARA ALZAR VUELO

Una de las más firmes revelaciones de la F-Renault nos abrió su mundo. Con él estuvimos en su ciudad, con su familia y amigos. Lo vimos trabajar y nos contó sus ilusiones, sus esperanzas, sus actuales aspiraciones. Hablamos de los comienzos, la corta campaña y los proyectos. De errores, de la frustrada excursión a Europa y de sus ansias de ascender. Un caso que puede representar a otros tantos, aunque ya valga por mérito propio.

Un chico. Jovial, radiante, inquieto. A veces como un poco deslumbrado por esa fama creciente que hace rato nació entre la gente del pueblo. Otras, endureciendo el gesto para aflorar la seriedad indispensable al tratar ciertos temas. Rodeado del calor de familia y amigos, encabezados todos por don "Quique" Rosso, el padre, que hace malabares para trabajar en el campo durante el día y en el auto a la noche, acompañando a Victor a las carreras mientras su hermano, Aldo, lo "cubre" en las dos chacras... Don "Quique" es, por supuesto, el jefe del equipo. Hijo de un ilustre fundador del Marcos Juárez Motor Club —que disfrutara en su época preparando circuitos de tierra para que los muchachos del lugar despuntaran el vicio—, jamás se resignó a alejarse del automovilismo, y ahora consiguió adentrarse bien en él. Aldo en cambio llegó a correr en los '50 algunas pruebas zonales con buen suceso, y apoya con el entusiasmo común a todos los "accionistas", la gran "empresa" deportiva familiar. Ambos aportan la cuota de madurez y, en ocasiones, la cautela necesari[illegible] para orientar a un conjunto joven, aunque Aldo declare: *"Yo en muchas cosas prefiero no meterme; es mi sobrino, el hijo de mi hermano, no el mí[illegible]" que yo ayudo en lo*



Rosso (nació el 16 de octubre de 1960) y el N.A. T28 —"veterano" de Corea— que, cedido por la Fuerza Aérea, orna las instalaciones del Aero Club de "su" Marcos Juárez.

Con su tío Aldo y "Quecho", uno de los integrantes del equipo, en el pequeño taller de la ciudad de Marcos Juárez.



que puedo, pero sin pretender ir más allá; ante todo me ocupo de los campos, complementando a mi hermano, que tiene que distraer tiempo en la preparación del auto y las carreras, y es un hombre excepcional".

La verdad es que todo da la impresión de que los excepcionales son varios entre los Rosso y su elemento, como suele ocurrir en casos similares.

De esos en que a veces se hace difícil interrumpir la rueda de mate, anécdotas y bromas, cuando el asado ya es apenas un aroma en la parrilla, para ordenar el repaso a una campaña.

PASADO FRESCO

Había que encontrar un rincón para abstraerse del entorno y conversar un rato. Pero no fue uno; fueron varios y salteados, y llegado cada uno de esos momentos, a Víctor no le costó hacer memoria.

"Cuando tenía 12 años, papá nos regaló un Kart a mi primo (bastante menor que yo) y otro a mí. Nos divertíamos practicando en una pista abierta en el campo. Recuerdo que una de las primeras veces por querer pasarlo, me tragué un eucalipto... Hasta que lo convencí a papá de que fuéramos a ver una carrera de Karting en Monte Buey... En seguida nos fuimos a Armstrong a comprar un motor y un chasis en Melfa. Y había cumplido 15... Corrí cuatro años en la categoría. Corríamos con motor de 125 cm³, válvulas rotativas y enfriado por agua (era un sistema único en el parque), y caja de 3 ó 4 velocidades (el mío tenía de cuatro). El primer campeonato lo terminé noveno, el segundo (ahí conseguí mi primer triunfo), duodécimo, y el tercero, sexto; en el cuarto corrí algunas no más, gané dos y salí segundo en cuatro.

"A los dos años y medio de empezar, papá había dejado de ir conmigo. Desde entonces él tenía la idea de que pasara a la F-4. Se había cansado del Karting por varias cosas, y tenía que atender sus intereses personales. Pero luchó para conseguirme la licencia y cuando finalmente la saqué, a los dieciocho años y medio, le compró un auto a Rullo y empecé en la F-4 Cordobesa. Quería ir a lo seguro y hacer las cosas mejor que hasta ese momento.

"En las dos primeras hice el segundo tiempo en mi serie y fui cuarto en la final. En las dos siguientes rompí motor y papá volvió a hablar con los Rullo, que le aconsejaron la F-4 Nacional. Compró el auto de Jorge Zunino, y trabajamos duro en el auto con Leonardo Monti (un pibe que me había acompañado mucho en Karting). Sabíamos que ahora teníamos que dedicarnos con todo".

Debuté en abril '79 en Mendoza y terminé 19º; después, en Las Parejas llegué a andar segundo en la serie, y pegué una "enroscada" y los pasé a todos por el pasto, al lado del guard rail..., ¡cómo se enojó Chiviló...! En Buenos Aires anduve pésimo, ni entré en la final (surco en botador). Hice el 10º tiempo en Marcos Juárez, iba 5º en la final, otra vez hice un trompo, quedé 14º y salí 8º. De nuevo en Buenos Aires fue un desastre: largué 8º (el tiempo me alentó porque pensé que podía andar en la categoría), se rompió la palanca de cambios y entré 11º. En Pigüé clasifiqué 4º empatado con Néstor López, tuve problemas en mi serie y gané el repechaje, pero ahí me desclasificaron por adelantarme en la largada. Quise largar todo, hasta lloré, pero me convencieron de que corriera la final de no ganadores... y la gané. Hice el tercer tiempo en General Pico y llegué 3º; fue mi primer podio. en Bahía Blanca clasifiqué 2º atrás de Picetti, lejos del tercero. Ganó Sommi y terminé 2º. Gustavo volvió a ganar en Las Parejas y yo lo escolté de nuevo; ahí gané mi primera serie. En Buenos Aires rompí pistón y el árbol de levas se partió en veintitrés pedazos... Después, en el Minitorneo que se hizo en el Circuito 9 cuando el G.P. de F-1, lo tenía mal carburado así que el jueves trabajé sólo para eso. Había picado en punta la primera carrera y me empecé a quedar. El viernes gané pasando de tercero a primero en las tres últimas vueltas... Y el sábado vencí sobre Sommi, así que me llevé el campeonatito. Pasó que tenía el motor carburado para Marcos Juárez y en ese circuito se hacía sentir. En cambio, para mi último triunfo (el primero oficial), otra vez en Buenos Aires pero en el Circuito 8, no hubo problemas en usar la misma carburación que en Marcos Juárez. La diferencia está en la curva del fondo... Y largando últimos, hicimos otro 1-2 con Sommi."

DEDICACION

—¿Eran más o menos éstos los pasos que siempre tuviste previstos, o al principio te conformabas con divertirte y no aspirabas a nada más serio como piloto?

—*"Desde el comienzo tuve la idea de dedicarme bien a esto. A la actividad local cordobesa la tomé como una prueba, pero nunca me interesó en sí misma, porque sirve únicamente para un conocimiento zonal; en cambio lo nacional, aparte de tener mayor repercusión, permite interiorizarse y profundizar más en los detalles del auto y la preparación. Por supuesto, uno progresa más."*

—¿Y cómo organizaste tu vida para ocuparte de esto como querés?

—*"Desde ya que a papá le debo mucho. Se podría decir que el me 'paga' para dedicarme de lleno al coche, en lugar de ocuparme del campo. Tengo que estar todo el día en el taller aunque no haga nada... Pero hago cada vez más, colaborando con los muchachos. También me ocupo de ir a Colón a buscar los motores a lo de Reybet. Y en general trabajamos mucho. Por ejemplo, este verano cada día se iba en dar veinte vueltas en el autódromo de Marcos Juárez, volver al taller para hacer algún retoque o buscar sigo, y de nuevo al autódromo..."*

—¿Cómo medís el aprendizaje y los progresos que te dejó una temporada "inaugural" entera?

—*"Hay que tener en cuenta que nosotros tuvimos la suerte de ganar muy rápido. En seguida contamos con un auto de punta y había que ser tonto para no vencer con él... En F-4 hay que trabajar en el chasis; y logramos que el mío se comporte como yo quiero, casi con los problemas que en lo suyo puede ofrecer un buen auto de calle. Hay que dejar el auto en un punto normal, sin pretender maravillas, y ponerlo a punto para cada circuito sobre esa base. Al menos yo con eso me conformo. El Crespi se va de cola, nunca de trompa. Encontrándole la vuelta se le puede extraer lo mejor para cada estilo, supongo. Pero hay algunos en los que no sé cómo hacen para andar... Nosotros aprendimos y mejoramos mucho; la terminación actual de nuestro auto es muy superior a la del año pasado, sobre todo por lo que trabajamos en el verano."*

RECUERDOS DEL FUTURO...

—¿Cuáles son tus planes?

—*"Quiero seguir en la F-Renault. Por supuesto, todos quiere ganar el Campeonato, pero yo más que nada deseo andar bien para mostrarme y poder irme a Europa. Esa es una meta que tengo desde que empecé a correr en Karting. La prueba de que no es imprescindible ser Campeón para progresar, la da que Picetti pudo avanzar a la M.A.F-2 antes que Sommi. Claro que no me gusta no ganar, me amargo, pero no lloro..."*

—Deteniéndonos en lo de Europa, ¿cómo fue lo de la propuesta de Staffa?

—*"Y..., imaginate, yo de él tenía una imagen formada; me había hecho ilusiones..."*

El padre toma la palabra: *"El asunto es medio espinoso. Preferiría no hablar más de eso. Pero en síntesis diré que él se me apersonó en el Minitorneo de F-R en enero, y me habló de la posibilidad de que Víctor viajara a Europa, y de que también fuera Jorge Zunino (un chico que además es amigo nuestro)... Y uno asocia el nombre de Staffa al de Reutemann... Me dijo que por la plata no había problema si armábamos una buena campaña publicitaria, y que tenía reservados dos March 803 (yo ni sabía qué eran; después los conocí por CORSA), y que irse era 'bueno porque así se evitaban los vicios que provocaba el enquistamiento en el auto-*

movilismo nacional'. Le contesté que el salto me parecía muy grande y que de todos modos no sabía si alcanzaría el dinero. El asunto quedó ahí, pero 15 ó 20 días después leímos en un diario importante de Buenos Aires lo del viaje de Zunino y Rosso, así que pensé que el hombre se estaba moviendo y lo mandé a Víctor. Conversó con bastante gente y volvió con la noticia de que se necesitarían unos U$ 50.000. Para peor, la cosecha de soja estaba medio perdida porque no llovía, y le ofrecí a Víctor vender la "chata" Mercedes y algunas otras cosas si era preciso.

Volvimos juntos a Buenos Aires para tantear el ambiente y nos recibieron muy bien en distintos medios.

Hablé con gente del A.C.A. (yo desconocía la situación de Staffa ahí) y me aconsejaron hablar con una persona que me "cantaría la justa" (ya había hablado con hombres entendidos en Córdoba y me dijeron que tomara todo con pinzas y que no me extrañara que el monto pedido se cuadruplicara por lo menos). Ese fue Froilán González, que me indicó que algo así no se podía preparar recién en febrero sino, como muy encima, en octubre del año anterior...

"Nos estuvimos moviendo todo el tiempo en avión para hacer las gestiones, lo que no es nuestra costumbre... Cuando vi aquella lámina de CORSA y ya sabía cómo se planteaba el asunto, me quise morir. Para peor acá en Marcos Juarez ya estaban organizando una reunión para recaudar fondos... Hubo que parar todo de urgencia. Esto le hizo muy mal al chico; no lo educamos para algo así, y recién sale del colegio... Y yo no estaba en lo mío, pero estaba habituado a que cuando se arregla algo tiene que haber un contrato de por medio, y yo no vi ningún papel firmado que me garantizara lo que se me prometía...

"Pero pese a todo, quiero seguir manteniendo la amistad con Staffa. Creo que el tuvo buena intención, pero no fue fácil conseguir apoyo; nunca lo es. Y, claro, no se cumplieron sus programas y expectativas."



Leonardo Monti, Víctor ("Bichín"), Aldo y "Quique" Rosso, y los restantes componentes del alegre y laborioso grupo, de asado con CORSA en el autódromo de Marcos Juárez. "Pero lo que más me gusta es correr en el de Buenos Aires"

Con su planeador, en la pista del Aero Club. "Aprobé el curso para obtener el 'brevet' el 8/8/78, antes de sacar la licencia de F-4. Ahora papá quiere que aprenda a volar con motor... Ya casi no me queda tiempo para jugar a la paleta".



JUICIOS

—¿Cuál fue tu mejor carrera?

—"La que más recuerdo es Bahía Blanca (primer segundo puesto), pero todavía no entendíamos bien qué pasaba, cómo era esto; estaba medio en el aire, como todo el equipo... En cambio, en la última de Buenos Aires ya sabíamos algo y se había trabajado bien. Anduve mejor."

—¿Te gustó la lluvia?

—"Correr así es igual para todos. Puede nivelar un poco las posibilidades, pero no es nada especial. Así es la tierra."

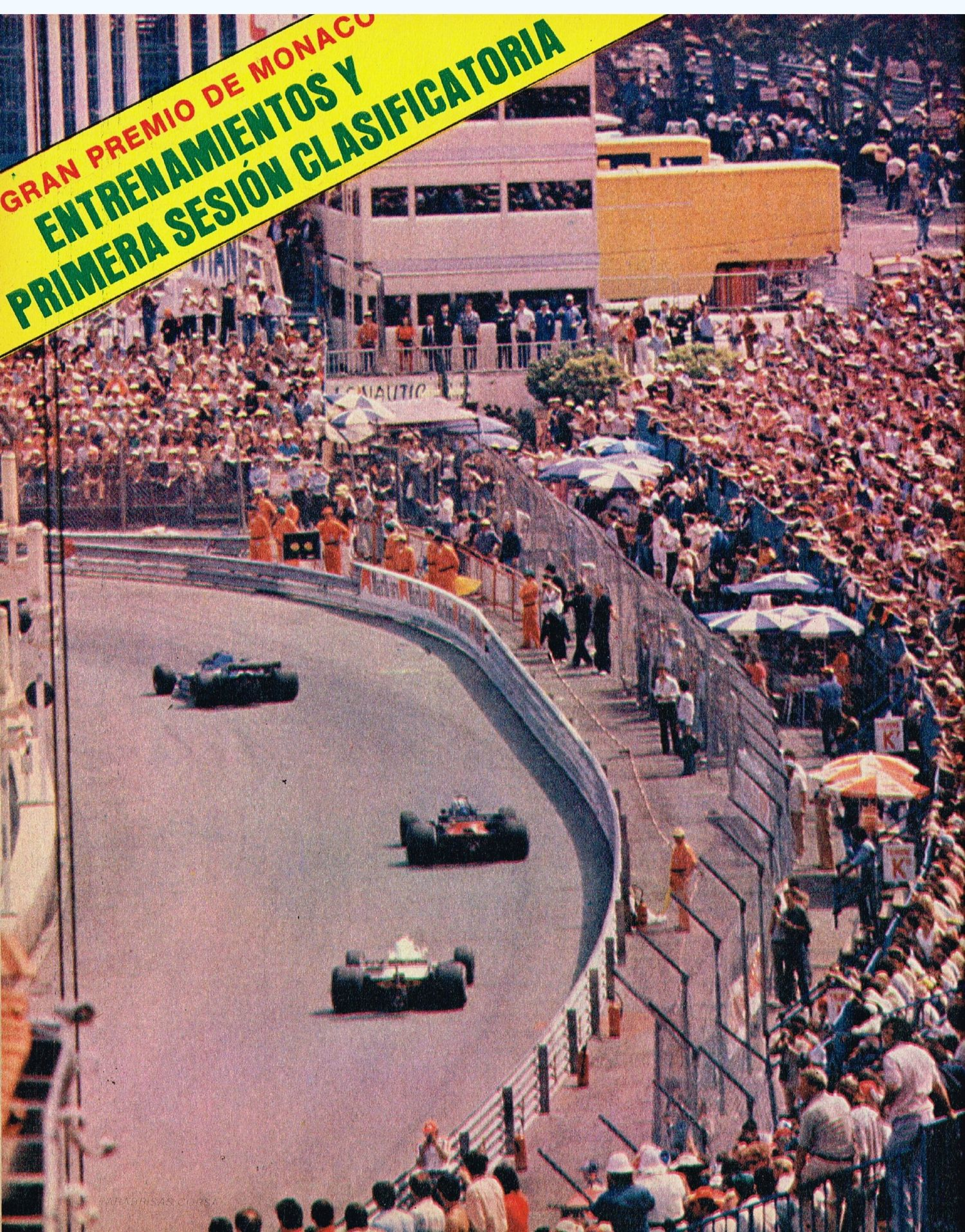
—¿Cómo?

—Y... se derrapa, se patina... Pero a la tierra la odio; llega un momento en que te juro que la odias por como quedás después de la carrera... Además te tapa un montón de errores... Así no se evoluciona mucho".

—Pero antes de lo de Buenos Aires, ¿no le tenías aversión al piso mojado?

—"Insisto, para todos es igual. Si yo me asusto, te aseguro que los demás también. No van a ser mejores que yo...".

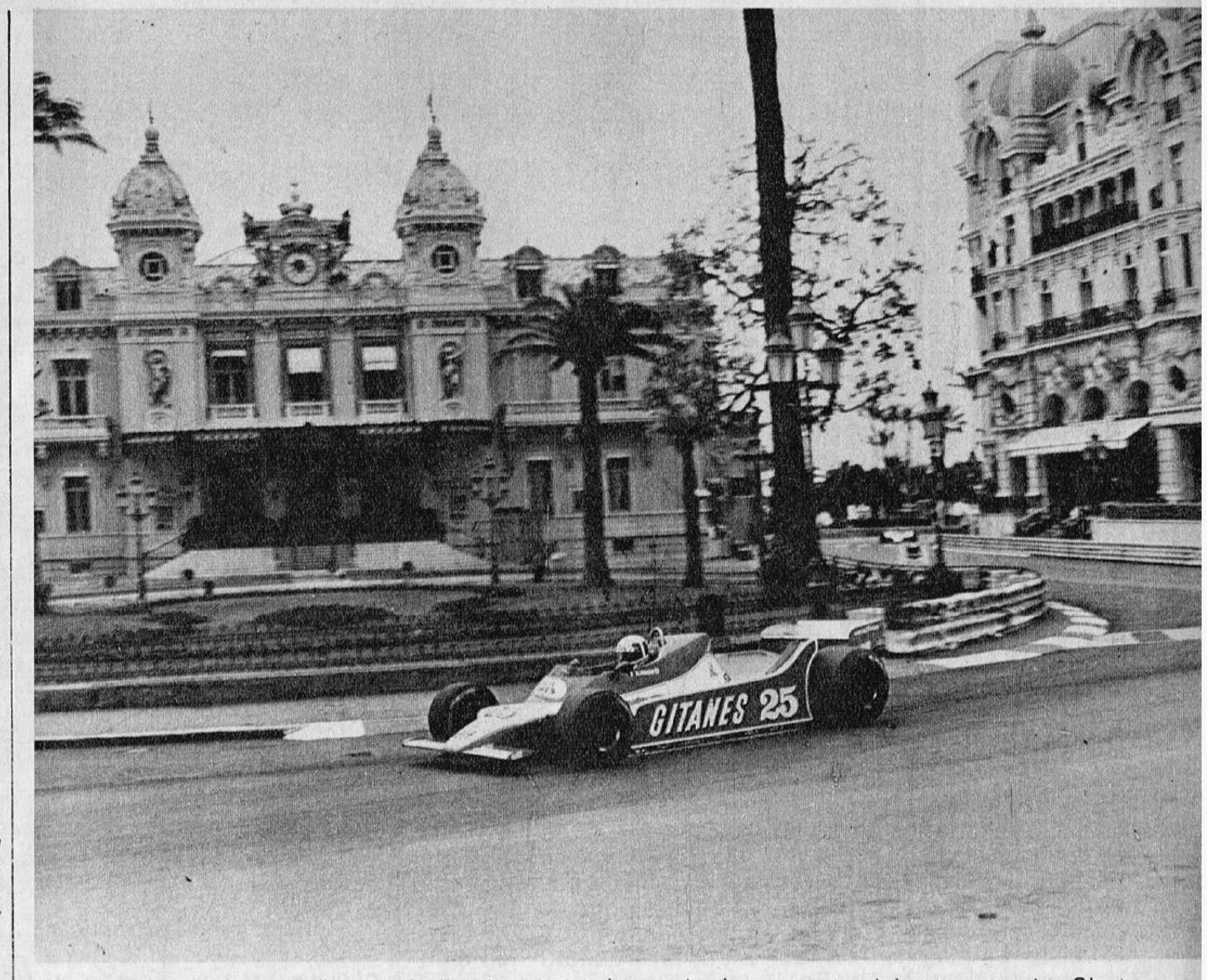
Oscar D. Fittipaldi
Fotos: J. Ferrari.


GRAN PREMIO DE MONACO
ENTRENAMIENTOS Y
PRIMERA SESIÓN CLASIFICATORIA

JUEVES 15

EN LO SECO Y EN LO MOJADO, SIEMPRE PIRONI

Repitiendo casi lo visto en Bélgica, Ligier y Williams volvieron a repartirse los mejores tiempos. A la mañana, con pista seca, Pironi, Jones, Laffite y Reutemann estaban un segundo debajo de todo el mundo. A la tarde, bajo una pertinaz lluvia, repuntaron las Ferrari, pero Pironi siguió mandando con más de un segundo respecto del canadiense, inesperado escolta antes que Jones y Reutemann



Desde los ensayos extraoficiales matutinos, Didier Pironi fue el más veloz del jueves, marcando el mejor tiempo vespertino con slicks sobre piso no muy mojado.

Es indudable que la Fórmula Uno tiene ciclos bien definidos y concretos. Hubo una era Ferrari que terminó cuando comenzó la era Lotus en el '78. En el '79 hubo una era Ligier al principio, luego vino la época de los Williams y, ya este año, tras un aislado triunfo de Jones en Argentina, todo se inició bajo el signo de Renault.

Ahora parece haberse iniciado otra era, aunque ésta al parecer posee la particularidad de no tener un dominador definido: es la era Ligier-Williams.

Comenzó en Zolder, dos semanas atrás, y si bien después de un solo día de actividad en Mónaco era difícil afirmar que se puede continuar afirmándose aquí, el hecho de que los Ligier y los Williams se hayan repartido casi con exclusividad los mejores tiempos de esta primera jornada, tanto en piso seco como en piso mojado, era un índice bastante elocuente de que la Fórmula Uno estaba entrando en una nueva etapa. Claro que a la luz de lo esbozado por Renault en los trazados veloces, hay que coincidir en que no será, probablemente, una etapa definitiva, sino más bien una especie de recreo. **"Con sacar uno o dos puntos aquí me conformo".** Tal el pensamiento vivo de **René Arnoux,** casualmente, el hombre que llegó a Mónaco en el primer puesto del campeonato. Sin duda, un digno reconocimiento a que en este circuito los Renault tendrían poco que hacer.

Y en pleno aprovechamiento de ese "recreo", es que el jueves, primer día de actividad aquí, resurgió de sus cenizas el equipo Ferrari.

A la mañana, con piso seco y tiempo bastante fresco para lo que suele deparar la Costa Azul en esta época, todo estuvo dentro de lo es-

Montando en su T5 titular alerones delantero y trasero especiales para el trazado monegasco, Gilles Villeneuve escaló con la otra a un segundo puesto sorprendente. Aquí, con gomas de discreto ancorizado.



TIEMPOS EXTRAOFICIALES DEL JUEVES A LA MAÑANA

PILOTO	TIEMPO
Pironi	**1.26.167/1000**
Jones	1.27.422.
Laffite	1.27.677.
Reutemann	1.27.761.
Depailler	1.28.559.
Villeneuve	1.28.633.
Prost	1.28.647.
Giacomelli	1.28.665.
Piquet	1.28.697.
Jarier	1.28.778.
Scheckter	1.28.846.
Andretti	1.28.871.
Daly	1.28.906.
Jabouille	1.29.104.
Watson	1.29.410.
Mass	1.29.474.
Fittipaldi	1.29.787.
Patrese	1.30.347.
Rosberg	1.30.563.
Arnoux	1.30.878.
Cheever	1.30.998.
Lees	1.31.323
Kennedy	1.31.355.
Lammers	1.31.579.
Needell	1.31.753.
De Angelis	1.32.217.
Zunino	1.32.353.

Promedio del mejor tiempo: 138,373 km/h.



Profundas huellas del impacto serio que sufrió el Brabham de Zunino en la tarde del jueves, al rato de salir buscando clasificar.

perado. Pironi, Jones, Laffite y Reutemann, dejaban los primeros puestos para Ligier-Williams-Ligier-Williams. Mientras, los Renault se debatían sin pena ni gloria del medio del pelotón para atrás, con Jabouille en el puesto catorce y Arnoux en el veinte. En tanto se revelaban competitivos los Alfa Romeo, y lograba buena ubicación Villeneuve, probando en su Ferrari igual que en la de Scheckter un nuevo alerón de trompa decididamente pequeño y algo más atrás, pero no mucho. Alain Prost, manejando su McLaren F-1 casi con la misma solvencia y autoridad con que el año pasado lo viéramos llevar a la victoria en este mismo circuito a un Martini Fórmula Tres.

Si bien esta tanda matutina no tenía, como es habitual, validez oficial para el ordenamiento de partida, la lluvia de la tarde hizo que fuera el único elemento para sacar conclusiones al cabo del día. Porque con la lluvia, retrocedieron los Alfa Romeo, retrocedió también Alain Prost, y las Ferrari avanzaron hasta el casi increíble segundo puesto de Villeneuve, escalando Scheckter al quinto. También retrocedía, pero por distintos problemas, Laffite, en tanto Pironi era prácticamente el único que no variaba su posición, manteniéndose firmemente primero, lo que lo ponía a cubierto, inclusive, de una posible tanda sabatina también lluviosa. Los Williams, por su parte, tampoco retrocedían; Jones y Reutemann quedaban tercero y cuarto, todos calzados con el nuevo neumático para piso mojado que Good-Year estrenara exitosamente en Zolder.

Con una tanda extraoficial sobre piso seco y la única oficial sobre piso mojado, no era mucho más lo que se podía concluir al cabo de este primer día. Para los argentinos, había sido una jornada dispar, que al final entregó a un Reutemann muy contento y conforme con el rendimiento del auto, y a un Zunino que acusó algunos problemas de puesta a punto con el suyo, pero que además nos pareció no poder resolver los problemas que le planteó su primera incursión por las calles de Mónaco.

Como dato curioso, y recordando que en Mónaco podían correr sólo 20 autos, mirando la lista oficial de tiempos del jueves a la tarde, se podía advertir que hasta ese momento, y con sólo una sesión válida por delante, estaban quedando afuera nombres como Jabouille, De Angelis y Patrese. Ellos, más que nadie seguramente, habrán rezado para que el sábado no volviera a llover, aunque de todos modos, las escasas plazas disponibles en el circuito monegasco, daban casi por descontado que más de un personaje importante iba a quedar afuera.

A.D.P.

GRAN PREMIO DE MONACO

ENTRENAMIENTOS Y SEGUNDA SESIÓN CLASIFICATORIA

SÁBADO 17 AL FINAL FUE DE PIRONI

(Pero pudo ser de Reutemann)

Faltaban ocho minutos para terminar, cuando Didier Pironi paró en boxes con una goma (la trasera izquierda) prácticamente en llanta. En el apuro por cambiarla, un mecánico bajó el cricke antes de tiempo, demorando más la operación. Pero el apuro era lógico. En la pista, Carlos Reutemann estaba intentando recuperar la pole-position que el mismo Pironi le había arrebatado por siete centésimas en su salida anterior. Finalmente, cuando faltaban cinco minutos, el francés salió poco menos que derrapando de su box, pero no logró mejorar su tiempo. El argentino tampoco.

De todos modos, la anécdota sirve para sintetizar la tensión y la violencia con que se desarrolló la última sesión clasificatoria oficial para este Gran Premio de Mónaco. Es que la del sábado a la tarde fue, quizá, una de las tandas más apasionantes que brindó la Fórmula Uno este año.

Claro que varios factores concurrieron para que así fuera. Por un lado, la lluvia bajo la cual se desarrolló la tanda del jueves a la tarde, dejó toda definición para los 60 minutos del sábado, nunca tan escasos como esta vez. Por otra parte, los 27 autos en la pista hacían poco menos que imposible encontrar el circuito totalmente limpio de tráfico para lograr esa vuelta mágica que permitiera largar bien adelante. Algo fundamental en este circuito donde es tan difícil superar autos en carrera y donde son tan frecuentes los toques en la primera curva, de la segunda fila hacia atrás.

Todo había que hacerlo con velocidad y precisión. En la pista y fuera de ella, en los boxes, donde un error insignificante puede dar por tierra con el trabajo de muchos días. Como el cometido por ese mecánico de Ligier, que pudo haberle costado la pole-position a Pironi si Reutemann hubiera limado apenas en ocho centésimas su tiempo anterior. En la sesión extraoficial de la mañana, Piquet ofreció un indicativo de hasta dónde se podía llegar con los tiempos, al marcar un registro de 1m26s16/100 que por entonces parecía excepcional y que muy lejos estaban todos de suponer que sería bajado en más de un segundo dos horas después. Con sus tanques de combustible casi vacíos, el brasileño trabajaba para repetir a la tarde su pole-position de Long Beach, pero Ligier y Williams, hacían buen uso del hecho de disponer de dos pilotos potencialmente ganadores cada uno y mandaban en esa sesión matutina a la pista un auto con tanques llenos a los efectos de probar en condiciones de carrera, y otro con la misión exclusiva de encontrar el coche que pudiera aspirar al mejor tiempo por la tarde.

Y fue Pironi, como dijimos, el que se quedó con la cuerda de la primera fila. Pero bien pudo ser para Reutemann. El argentino se ubicaba primero hacia la mitad de la tanda, después de dar cuatro vueltas a ritmo de paseo esperando encontrar la pista lo más libre de tráfico posible. 1m24s88 era su tiempo, un registro que provocó una admiración casi general en la calle de boxes. Pero con el mismo tipo de gomas, Pironi hacía esas famosas siete centésimas menos poco después. Cuando esto sucedía, Reutemann estaba tratando de mejorar también, pero con otros neumáticos, y aquí vino lo más importante de la jornada: Pironi también había usado un juego similar y lo había desechado volviendo al anterior; a Reutemann quizá le faltó tiempo para volver al compuesto con el que hizo el 1m24s88 y allí quedó definitivamente sellada la diferencia.

De todas maneras, como se comentaba después, la diferencia entre largar de un lado o de otro no es tan fundamental aquí en Mónaco, donde si bien la primera curva es hacia la derecha, unos metros antes tiene una desviación tipo chicana hacia la izquierda. O sea que largando ambos en primera fila, la entrada a la primera curva sería para el que mejor moviera el auto al ponerse la luz verde. Detrás de Pironi y Reutemann, los dos únicos en bajar el 1m25s, se agrupaban Jones, Piquet y Laffite, y a partir de Villeneuve, sexto, el resto estaba de 1m26s para arriba.

La nota insólita, la daba René Arnoux, puntero del campeonato hasta ese momento, al no quedar afuera por milagro, después de hacer justamente el 20º tiempo superando por apenas dos décimas a Watson, que además de quedar afuera por primera vez en su campaña, se quedó finalmente sin poder correr aquí su grand prix número 100. Con semejante paridad entre Ligier y Williams, con Piquet intercalado entre ellos, con Villeneuve y su Ferrari amenazantes por primera vez en el año, con los Alfa Romeo "peligrosamente" cerca, esta vez, más que nunca, la carrera era una verdadera incógnita.

A.D.P.

TIEMPOS EXTRAOFICIALES DEL SABADO A LA MAÑANA

Piquet	1.26.16
Depailler	1.26.29
Laffite	1.26.81
Jones	1.27.16
Villeneuve	1.27.71
Pironi	1.27.82
Giacomelli	1.27.87
Jarier	1.28.09
Andretti	1.28.21
De Angelis	1.28.24
Patrese	1.28.25
Scheckter	1.28.40
Reutemann	1.28.42
Prost	1.28.57
Daly	1.28.65
Cheever	1.28.77
Mass	1.28.83
Watson	1.28.95
Jabouille	1.29.09
Lees	1.29.32
Arnoux	1.29.61
Fittipaldi	1.30.22
Needell	1.30.44
Lammers	1.30.66
Zunino	1.30.68
Rosberg	1.30.96
Kennedy	1.31.73

TODOS LO COMENTAN....

en

LU3

AREA PRINCIPAL
AREA SECUNDARIA

SE VENDE

Desde alfileres hasta elefantes.
Todo se vende anunciando en LU3.
Por eso nos tenemos y nos tienen una fé bárbara!

esta es nuestra...
NUEVA PROGRAMACION.

incluye:

05.01 LA PEÑA DE BRUSA.
07.00 DIARIO ORAL MATUTINO
08.00 EXITOS DE HOY Y DE SIEMPRE Con GUSTAVO GABI.
12.05 POR SIEMPRE ... GARDEL ...
13.30 SOBREMESA DE TANGOS Con OSVALDO LINARES.
16.05 EL CLUB DE LA FAMILIA Con JORGE PALACIOS.
20.00 TRIBUNA ORAL DEL DEPORTE Con ROMAY PUBLICIDAD.
21.05 FAMOSOS EN LA NOCHE Con JORGE MARTICORENA
00.05 "DE TANGO EN TANGO"... Con RUBEN ALVAREZ Y EDUARDO BARG



LU3 RADIO DEL SUR
La Emisora de Bahía Blanca
Estudios y Administración: Lamadrid 116
Tel. 20381/2/3

En Buenos Aires:
RADIOS PRIVADAS S.R.L.
Cerrito 520 Piso 6 F - Tel. 35-1846

NotiCORSA

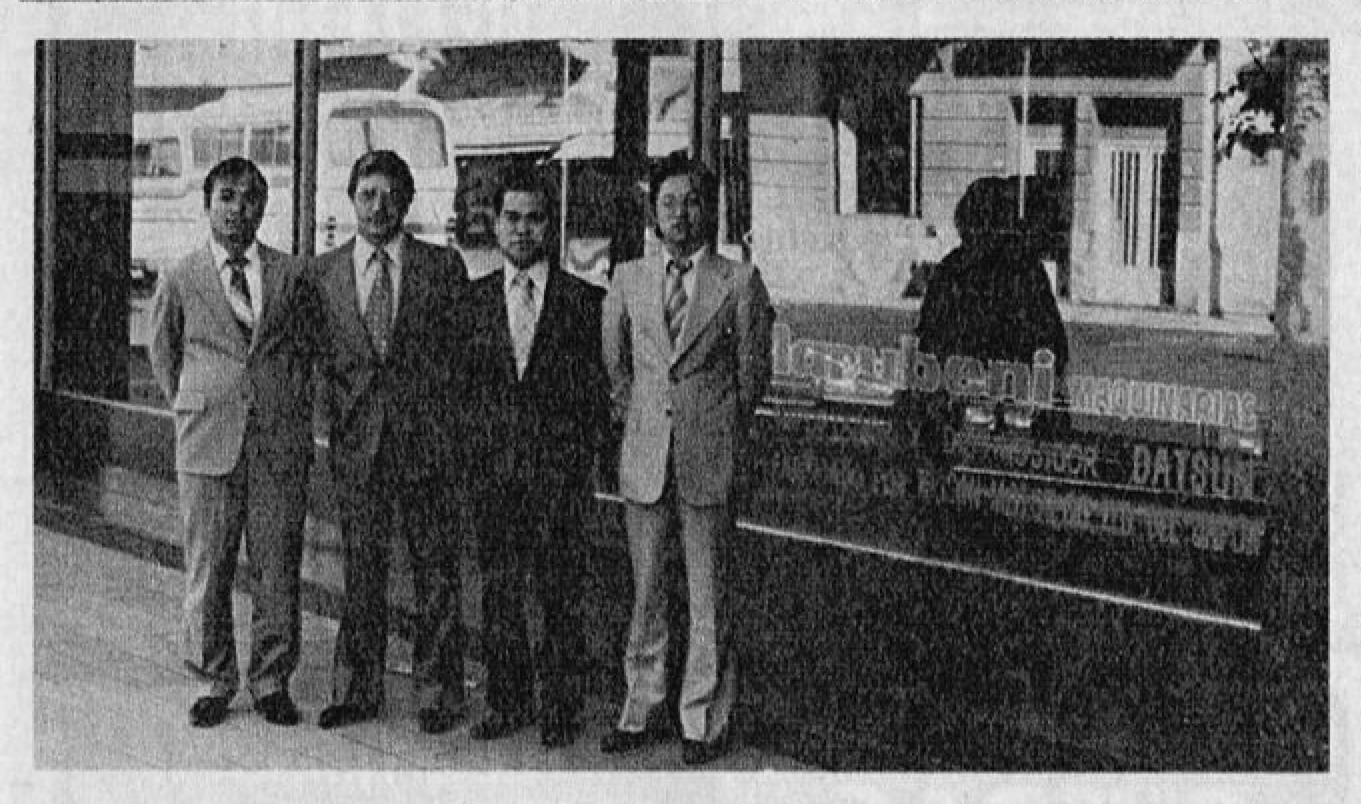
20º ANIVERSARIO DE AGIP ARGENTINA

La empresa Agip Argentina celebró veinte años de actividad en nuestro país. Se radicó en Argentina en 1960, perteneciendo al grupo ENI, empresa italiana dedicada a la explotación, refinación y venta de hidrocarburos, cuyo primer presidente fuera Enrico Mattei.

Agip se dedicó al fraccionamiento y distribución de gas licuado, siendo precursora del servicio doméstico de entrega de gas en garrafas a domicilio.

En la actualidad cuenta con doce plantas en todo el país con una red comercial integrada por 15 concesionarios y 12.000 distribuidores, que el año pasado comercializaron casi 100 millones de kilos de gas. Recientemente, Agip lanzó al mercado un nuevo producto: "Amplio", línea de detergentes para uso doméstico, y una serie de lubricantes para automotores.

TECNICOS DE DATSUN DICTAN CURSOS EN NUESTRO PAIS



La empresa Marubeni Maquinarias S.A. representante en la Argentina de Nissan Motor Co., invitó a los señores Isao Takashashi, Yoshiharu Sasaki y Yoshio Shimizu, gerente de servicios para Latinoamérica, gerente de exportación y gerente de repuestos de Nissan respectivamente, a dictar cursos de capacitación al personal que atenderá las áreas de servicios y mantenimiento de los vehiculos fabricados por esa firma japonesa.

ALBA PRESENTO UN NUEVO BARNIZ

S.A. Alba comunicó el lanzamiento de un nuevo barniz marino. Se trata del Barniz Marino Albatros con filtro solar realizado en base a resinas poliester y compuestos especiales que impiden la acción destructora de los rayos ultravioletas.

UNIVAS Y YUSTE FIRMARON UN ACUERDO

Univas, rama internacional del grupo francés Havas Conseil, una de las más importantes redes publicitarias internacionales, con una facturación de casi 600 millones de dólares en 1979, acaba de firmar un acuerdo comercial con Yuste Publicidad, a través de su presidente Sr. Enrique Yuste.

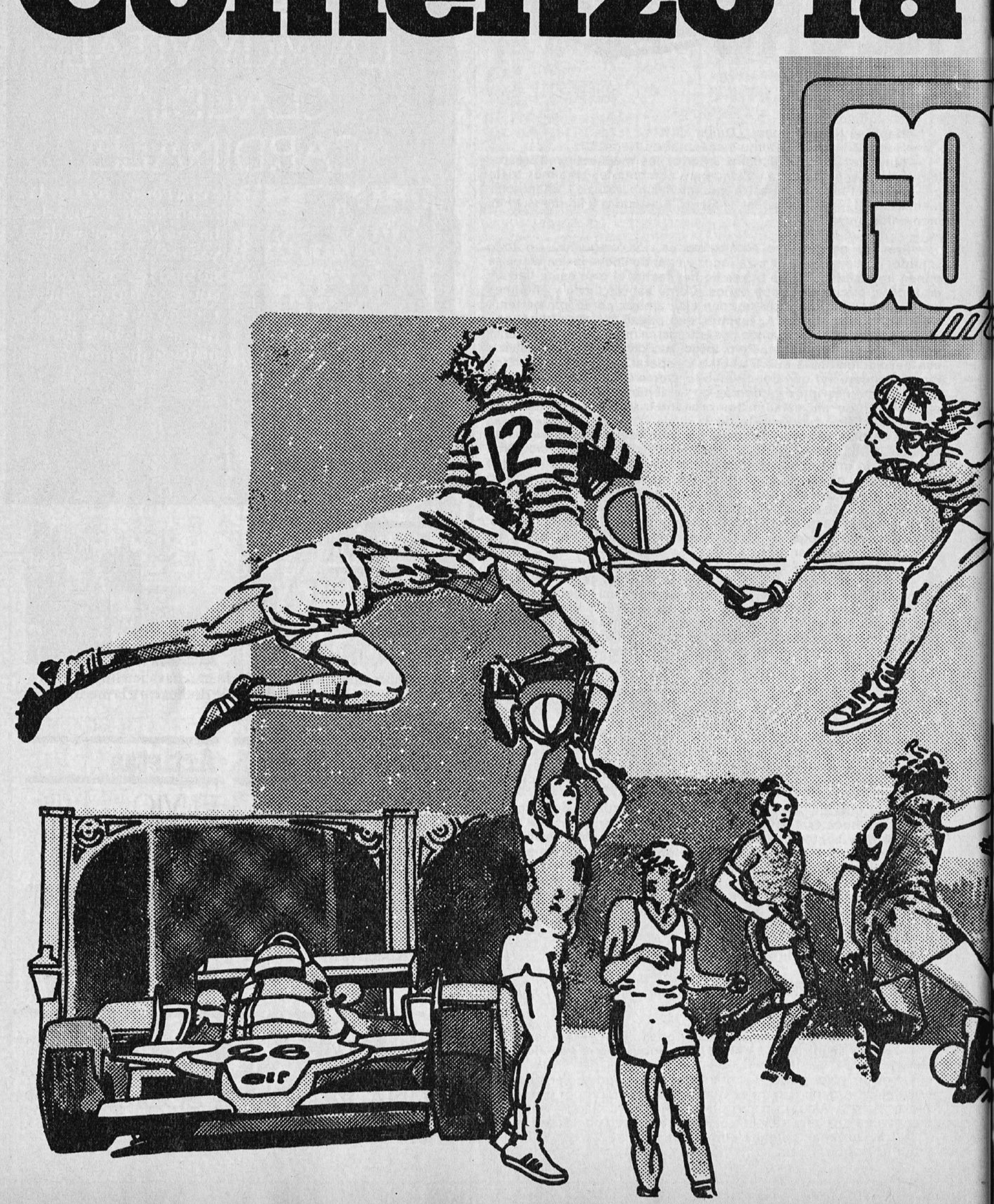
EL TELEFONO NEGRO

—¿Hola, CORSA?
—Sí, ¿quién es?
—Habla el Negro López, ¿Quién allí?
—Habla Bergandi . ¿Cómo estás querido Negro?
—Muy bien Flaco, saludame a todos los muchachos. Te estoy hablando desde Mendoza y llamo para comentarles algo muy triste que marca el nivel de nuestro automovilismo actual. Lamentablemente decidí ir a Allen con el "gallego" Fernández y juntos vivimos momentos muy duros.
—¿Por qué Negro?
—Primero porque ese autódromo es una vergüenza en todo sentido. No tiene accesos asfaltados y cuando llueve los caminos se ponen imposibles. En los boxes no hay techo, el piso es de tierra y en todo el circuito hay dos baños. Como sabrás, llovió y entonces nos "inundamos". Para colmo, con este amigo, como aún no tenía las credenciales del ACA, tuvimos que pagar entradas el sábado con la promesa de que cuando nos entregaran nuestras acreditaciones nos devolverían el dinero. Pero luego sucedió que para efectivizar esa devolución había que ir al club y esperar que se reunieran los dirigentes para ver qué determinaban. Como si fuera poco, no había una lista de inscriptos y además no te dejaban subir a la torre de control porque ahí estaban los cronometristas y las mujeres de varios directivos, cubriéndose de la lluvia. Yo, que me agarré una bronca bárbara sábado y domingo por todo eso, estuve averiguando algunas cositas, como por ejemplo que ese autódromo nació como parte de un gran complejo deportivo y actualmente lo único que tiene es una pista asfaltada. Además me confirmaron que Allen siempre es excelente plaza y por reunión a nivel nacional se recaudan más de cinco mil millones viejos, además de la publicidad de la zona, que también es importante, como la del último domingo. Hablando con pilotos de TN coincidimos en que esa gente no tendría que organizar más carreras.
—¿Y entonces qué es lo que se hará en el futuro?
—Por el momento nada porque la misma gente de APAT confesaba que fueron a correr a Allen porque casi ninguna entidad solicita una fecha de TN. Como verás es todo muy triste, pero así anda el automovilismo. Bueno, no tengo más para contarte, espero llamar la semana que viene con algo más positivo.
—Okey Negro, lamento todo lo que pasastes. Será hasta la próxima.

—Aquí Alex Talbot, ¿qué periodista está del otro lado?
—Habla María Delia, la secretaria de Fresco. Ahora no hay nadie porque los "chicos" fueron a tomar un café, pero si quiere les paso su mensaje.
—Okey querida, anote por favor este chimentito que escuché el otro día en boca de Miguel De Guidi por un programa radial y que me dejó muy contento. Parece que Oreste Berta está dispuesto a incursionar en la Fórmula-Renault debido al gran parque que existe actualmente. Se comentó que "El Mago", al que también apodan "Magiclick", ya recibió cuatro pedidos de chasis de pilotos que estarían interesados en contar con un auto un poquito más "picantes" o sofisticados que los actuales. Eso es todo, niña.
—Muy bien señor, cuando regresen los chicos les paso enseguida el mensaje. Hasta pronto.
—Gracias y hasta la semana que viene.

—Quiero hablar con la sección deportes de CORSA.
—Aquí es señor, CORSA MODAS se mudó a otro edificio. ¿Qué desea?
—Soy un lector y quería contarles que habrá un equipo oficial de Peugeot de Argentina para el CODASUR, integrado por tres autos. Uno será para Alcuaz, el otro parece ser para García Veiga y el tercero para un piloto francés que será designado por la casa matriz.
—Gracias señor, ¿alguna otra cosa?
—Por hoy no. Chau...

Comenzó la



nueva etapa



Una revista distinta.
Con todas las características de los semanarios deportivos europeos que son suceso en el viejo continente.
En tamaño tabloid. Con fotos espectaculares.
Con información a fondo. Con un enfoque dinámico.
Con la actualidad "fresca" de lo que dejó la semana en todas las disciplinas deportivas.
Con páginas a todo fútbol. Con comentarios precisos, recién salidos de la cancha. Calientes. Vivos.
Con sensacionales obsequios. Entretenimientos.
Concursos. Anécdotas. Estadísticas.
Una revista objetiva. Agil. Completa. Profunda.
Que impone un nuevo estilo.
Manteniendo la emoción de cada jornada.
Con clima de domingo.

¡Reclame sensacional llavero de su club!

Y los emblemas de San Lorenzo, Racing, Vélez y Estudiantes, para pegar.



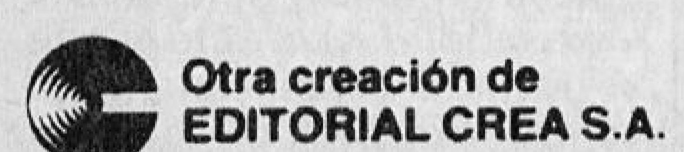


Desde este lunes, a la tardecita, reviva todo el deporte en



VIVALA POR SOLO $ 2.000.-

LA PROXIMA SEMANA CON DISTINTIVOS DE RIVER, ROSARIO CENTRAL, TALLERES Y ARGENTINOS JUNIORS.



(Ejemplar: $ 1.800.- Llavero y distintivos: $ 200.-)

¡Más grande y mejor!



LAS DAMAS PRIMERO

No bien se abrió el registro de inscripciones para participar en el Rally Codasur, varios volantes se disputaron el privilegio de ser el Nº 1 en la nómina de inscriptos.

Como no podía ser de otra manera, le tocó a una dama ser la primera en formalizar su inscripción. Se trata de **Mary Klis**, la representante de la ciudad de Rosario, que ya tomó parte activa en las dos ediciones anteriores de la carrera sudamericana, que en esta oportunidad otorgará puntos para el Campeonato Mundial de Rally. Por lo tanto tiene cierta experiencia. Klis intervendrá con un Renault 12-TS, preparado especialmente de acuerdo con las disposiciones del Grupo 1.

Entre los feos se puede mencionar a **Arturo Abella Nazar, Carlos Francia** y **Mariano Galdós.**

"FORMIDABLE"

Reaparecerá muy pronto en las competencias de Turismo Carretera el piloto **Federico Gregorio Urruti.** El volante que últimamente participaba en dichas carreras con un Dodge, tiene resuelto un cambio de marca.

Urruti se presentará en el próximo GP al comando de un Ford Falcon, máquina que perteneció a **Jorge Recalde.** El auto contará con el patrocinio de **Roberto Del Campo,** quien de esta manera intentará ganar para la marca (de la cual es concesionario) la prueba final del Campeonato de TC 1979/1980.



DONACION

Tres importantes donaciones realizaron allegados al Turismo Carretera con motivo de la anunciada carrera de la categoría, que se realizará a total beneficio de los perjudicados por las recientes inundaciones producidas en la provincia de Buenos Aires.

La prueba deberá concretarse en el circuito de La Plata y para facilitar la participación de todos los pilotos, los que no cobrarán suma alguna, la firma Antonio Aventín e hijo, resolvió donar 1.000 litros de nafta y costear todos los gatos de su traslado y distribución. Dicha empresa pertenece al padre de los hermanos Oscar y Antonio Aventín.

Similar gesto tuvo Roque Giuliano, quien también aportará 1.000 litros de combustible, para que sea distribuido entre los pilotos inscriptos.

La tercera donación corresponde a la empresa Alegre Pavimentos, que patrocina la intervención del auto que conduce Francisco Espinosa. Alegre donó la suma de 10 millones de pesos, que deberán ser agregados a la recaudación que se obtenga el día de la carrera.

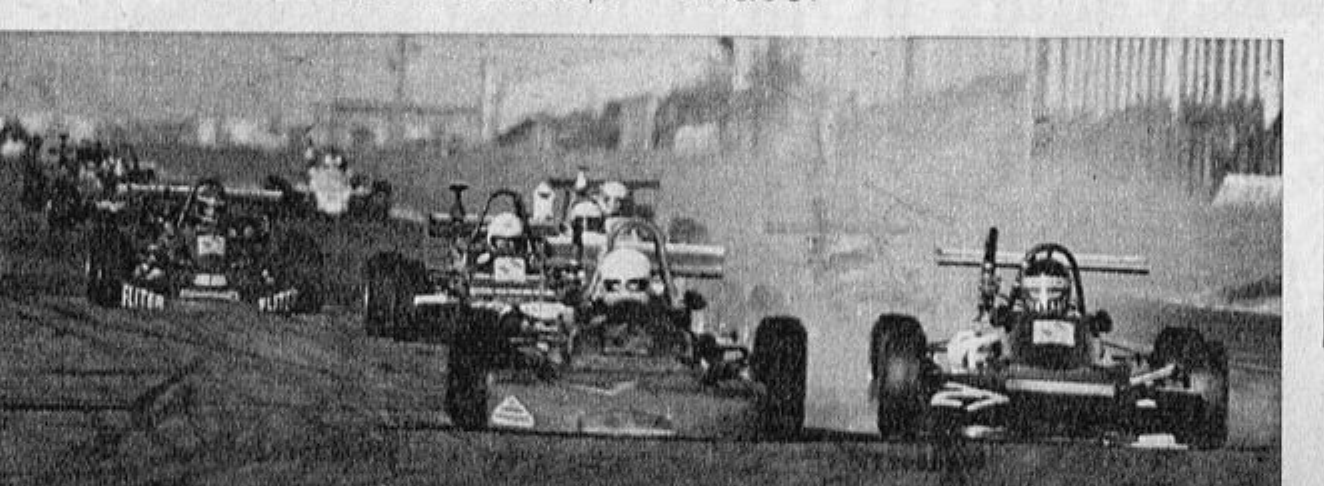


Una manera de colaborar en la solución de un grave problema que afecta a la provincia, donde el TC tiene la mayoría de sus competencias.

LOS NIÑOS AL CHACO

Autorizó la Comisión Deportiva del ACA, el cambio de escenario solicitado por la Asociación de Pilotos de Fórmula-Renault, para su carrera del 3 de agosto venidero.

Dicha prueba la realiza tradicionalmente la F-R, como adhesión al Día del Niño, que se celebra el primer domingo de agosto. como el Autódromo de Buenos Aires escenario elegido en primera instancia, se encuentra en reparaciones y puede haber dificultades para concretar el festival, han decidido realizar su carrera en el Autódromo Ciudad de Resistencia del Chaco.



EL GALLO DE MORON

La peña "El Gallo de Morón", entidad que patrocinaba hace algunos años la actividad de la máquina confiada a **Eduardo Volpicina**, comenzó su reorganización para llevar a cabo similar tarea a corto plazo.

Los responsables de la refundación de dicha peña, pretenden encarar la preparación de un TC 2.000, para que "Pino" Volpicina, retorne a la actividad.

CLEMENCIA

En su última reunión, la APFR decidió interceder ante las autoridades de la CDA, en favor del piloto **Oscar Pereyra** que tuviera un inconveniente en la última carrera de la especialidad realizada en La Pampa.

En aquella oportunidad Pereyra tuvo un cambio de palabras con las autoridades, por lo cual se le negó la oportunidad de participar en la serie final. Los antecedentes fueron elevados al Tribunal de Penalidades, quien deberá expedirse sobre la posible sanción. Los compañeros, a través de la APFR, solicitan la no aplicación de medidas rigurosas, ante la intachable conducta del piloto a lo largo de su campaña deportiva.

ENVIDIA Y EMULACION

Simultáneamente se pudo conocer que las dos carreras que se anuncian para dentro de pocos días, a cargo una del Automóvil Club Argentino y la otra de la Asociación Corredores Turismo Carretera, tendrán una similar puesta en marcha.

Por un lado, el ACA anunció que su Rally Internacional con puntos para el Campeonato Mundial, en lo que se refiere a la cabecera Buenos Aires, se largará desde las puertas de su local central ubicado en la Avenida Del Libertador. En un acto al que se invitará especialmente al señor Presidente, general Jorge Rafael Videla, se pon-

drá en marcha el rally hacia Tucumán en partida simbólica del primer tramo de concentración.

Por su parte, la ACTC comunicó que su Gran Premio, que recorrerá las provincias de Buenos Aires, La Pampa, Rio Negro y Neuquén, también se largará desde la Capital Federal. El punto de la largada simbólica será la sede de la ACTC en la calle Bogotá y Campichuelo, desde donde los corredores deberán dirigirse en caravana hasta la ciudad de Pehuajó, lugar de partida y finalización del tramo de velocidad pura.

Al acto serán invitadas altas autoridades nacionales y municipales, así como también los gobernadores de las provincias por las cuales transitará la carrera. La ceremonia, que según se dice será transmitida por TV, se concretará a las 0 h. del día 5 de junio.

SIGUE LA POLEMICA

No están conformes las autoridades de APAT con la resolución de la CDA, que se hizo pública oportunamente, por la cual se ratificó la realización de dos campeonatos para la categoría Turismo Nacional. Como se recordará, luego de muchos cambios de opinión, se resolvió que en 1980 habrá dos Campeones por clase de TN. Uno en la especialidad de Rally y otro en carreras de pista o autódromos.

APAT volvió sobre el tema y reclama el otorgamiento de un título de Supercampeón al piloto que reúna mejores méritos en ambas especialidades.

La Mesa Directiva de la CDA prometió volver a estudiar el petitorio, para luego expedirse en forma definitiva, avalando la posible resolución con los argumentos que la justifiquen.

El pedido de los pilotos tiende a que algunos equipos reviertan la posición actual, por la cual solamente intervienen en las carreras de ruta, sin participar en las competencias en autódromos.



PROBLEMAS PROCAR

Inoportunas declaraciones pronunciadas por un alto directivo de la nueva categoría Procar, podrían afectar considerablemente la resolución final de la CDA, que permita su puesta en marcha.

Según manifestó el presidente de la CDA, Oscar Tomás Albo, le informaron que durante una entrevista radial se habría asegurado que ya estaba aprobado el proyecto Procar y con ello se decretaba la desaparición del Turismo Competición y de la clase "C" del TN.

Como dichas declaraciones no se ajustan a la verdad y además hacen públicas intenciones que no son fomentadas por la CDA, se aclara que la mentada categoría Procar no es más que una expresión verbal y que no hay documentación oficial alguna a estudio de la CDA. Pero que ante la alternativa de perjudicar a otra categoría, se estudiará muy a fondo su aprobación en el futuro.



VUELVE EL PEPE

José "Pepe" Cano anunció su reaparición en el automovilismo deportivo. El piloto cordobés tiene todo resuelto para intervenir en el próximo Rally Codasur al comando de un Porsch 911 SC, preparado para el Grupo IV.

El auto cuenta con preparación de la fábrica alemana, pero Cano participará en forma particular, merced a una gestión realizada por intermedio de un amigo paraguayo, que lo acompañará en la carrera.

TIEMPO DE DIALOGAR

Las nuevas autoridades de la CDA implantaron una nueva modalidad para informar al periodismo, respecto a la tarea que llevan a cabo. Todos los miércoles se reúnen con los hombres de prensa y dan un detallado balance de lo actuado y lo que está en proyecto.

En su última reunión el capitán Ballesi informó que es idea de la Comisión Deportiva, darle a dichas reuniones otro carácter, además del informativo. Se pretende que los encuentros se transformen en un diálogo, vale decir que todos aquellos que tengan una inquietud, concurran los miércoles a exponerla en la rueda de prensa. Todas las sugerencias de los

Es una publicación de EDITORIAL ABRIL S.A.I.C.I.F. y A. Av. L. Alem 896, Capital Federal Tel. 32-6010 al 29. **PARABRISAS CORSA.** Copyright por Editorial Abril S.A.I.C.I.F. y A. Redaccion: Av. L. N. Alem 896, p. 2° Buenos Aires, R. Argentina. Tel. 32-6010 al 29. Adherida al Instituto Verificador de Circulaciones (IVC). Miembro de la SIP (Sociedad Interamericana de Prensa), de la Asociación de Entidades Periodísticas Argentinas (ADEPA), de la Asociación Argentina de Editores de Revistas (AAER), de la Asociación de la Prensa Técnica de Argentina (APTA) y del Centro de Informaciones de Publicidad (CIP). Todos los derechos reservados. Se prohibe la reproducción y uso de todo o parte del contenido de esta publicación, tanto en español como en cualquier otro idioma. Acogida a la protección de las convenciones Internacional y Panamericana sobre derechos de autor. Impresa en la Argentina. Dir. Nac. del Der. de Autor N° 41.854. Circula por el Correo Argentino en el carácter de publicación de Interés General N° 7970. En los artículos no se hace publicidad redaccional. Los productos o marcas se mencionan al solo objeto de informar sobre calidades, modalidades o características consideradas ilustrativas por nuestros redactores. Impresa en los Talleres Gráficos de Editorial Abril, Julio A. Roca 4410, Florida, Prov. de Buenos Aires. Mayo de 1980.

IMPRESO EN ARGENTINA

Correo Argentino Central B
Sucursales 11-27-34-60

Franqueo pagado
Permiso 4981

Código Postal 1001
Tarifa reducida
Concesión N° 7970

Toquecitos  de BOCINA

medios de información serán analizadas y tendrán una respuesta de la CDA.

La apertura está hecha, eso es bueno.

PARA TODO EL PAIS

El decano de los periodistas radiales de automovilismo en actividad, Pedro Heredia —el que habla para todo el país—, ha resuelto retirarse de la función informativa que realizaba a través de "Carburando".

Heredia, si bien no ejercerá la profesión, seguirá ligado a sus colegas como Jefe de Prensa de la ACTC.

MOVIMIENTO DE PINZAS

Una inocente medida de la CDA quiza adquiera, a corto plazo, singular trascendencia. Como al pasar, anunció el organismo del ACA que en los próximos días comunicarán a CECA (Comité Ejecutivo de Carreras Automovilísticas) el nombre del delegado que ocupará la banca permanente que el Automóvil Club tiene asignado en esa repartición de la provincia de Buenos Aires. CECA tiene a su cargo el contralor de la actividad automovilística que se realiza en el primer estado argentino. Toda carrera, sea en autódromo como en ruta, debe ser autorizada previamente por ella.

Sabido es que la ACTC se independizó del ACA y que actualmente lleva a cabo su propio campeonato y que en parte su éxito se debe a la autorización de sus carreras por caminos de la provincia bonaerense.

¿A favor de quién votará el delegado del ACA cuando integre el CECA y se pida permiso para correr TC en algunos de los circuitos ruteros conocidos?

EVALUACION ECONOMICA

Luego del estudio realizado por la CDA para constatar el estado actual de la preparación de las futuras máquinas de la categoría Turismo Competición, se habría llegado a una sorprendente conclusión.

De acuerdo con los argumentos esgrimidos por la mayoría de los preparadores, se puso de manifiesto que los costos de dicha especialidad son verdaderamente difíciles de solventar. La sofisticación permitida por el reglamento encareció a tal punto la construcción de las máquinas, que solamente puede ser financiada por las grandes fábricas y muy difícilmente por los pilotos particulares.

Ante esta realidad, **no sería extraño que se estudie un cambio en el Reglamento Técnico del Turismo Competición**, que abarate los costos.

La medida podría ser considerada en las próximas reuniones conjuntas con los pilotos actuales y decretar su modificación para la temporada venidera.

CALENDARIO

Competencias previstas para el domingo 25 de mayo de 1980

ACTIVIDAD NACIONAL

Turismo Carretera: En el circuito Ciudad de la Plata se concretará una prueba de la categoría, por el Campeonato que fiscaliza la ACTC.
Fórmula-Renault: La tercera carrera de la temporada de la ex-Fórmula 4, se realizará en el trazado de Estancia Chica.
Turismo Nacional: En el circuito ubicado en la provincia de La Rioja, se concretará una nueva fecha para los campeonatos de las clases "B" y "C" del TN. La prueba otorga puntos para el Campeonato.

ACTIVIDAD INTERNACIONAL

Fórmula Dos: Por el Campeonato Europeo de F-2, se llevará a cabo en el trazado de Pau, la quinta prueba del torneo 1980. Participará Miguel Angel Guerra.
Fórmula Tres: La sexta competencia por el Campeonato Europeo de Fórmula Tres se disputará en Zandvoort (Holanda). Intervendrá el argentino Oscar Larrauri.
Rally de Acrópolis: (del 19 al 25) con puntaje para el Campeonato Mundial de Marcas y Pilotos. En Grecia y con la participación de Jorge Recalde.

Corsa hace diez años

Parabrisas Corsa Nº 213, del 19 de mayo de 1970.
"Veloz paso por Argentina", aseguraba un titulo referente al tránsito de los autos intervinientes en el Rally Londres-México. Entraron por Buenos Aires, cruzaron a Chile por el Paso Puyehue, volviendo a nuestro país por Mendoza.
"Pairetti en Indianápolis: Se complicaron las cosas." La primera sesión de clasificación fue tristemente decepcionante. El auto no caminó pára nada y Pairetti no pudo clasificarse. Le queda todavía la chance de entrar entre los últimos, el próximo fin de semana en la segunda sesión". Finalmente "Il Matto" volvió a casa sin correr.
Bergandi escribía sobre uno de los temas que mejor domina: Las 500 Millas de Indianápolis. En una primera entrega de la serie "Las Grandes Carreras" desmenuzaba los orígenes de este clásico yanqui.
Parece de hace poco tiempo, pero no es así; un título rezaba: "M.A. F-1, la categoría que funciona poco". Y seguía en el copete: "Nuevamente la Fórmula Uno atraviesa otra etapa crítica, pocos autos, pocos premios pocas carreras".



Orgullo.

Los argentinos tenemos muchos motivos de orgullo. Uno de ellos es el Torino.
Por eso queremos que lo compare con los grandes autos del mundo.

Al hacerlo, encontrará que Torino Coupé ZX o Grand Routier— le ofrece más de una razón para que usted elija el único auto argentino de categoría internacional.

TORINO
COUPE ZX - GRAND ROUTIER GR



GOMEZ FERRAN

Precio al 1/5/80 incluido I.V.A. e impuestos internos
modelo Torino Grand Routier GR totalmente equipado $ 55.443.660
modelo Torino Coupé ZX totalmente equipado $ 72.137.036



JEANS & JACKETS

Precio sugerido al 9/5/80 $ 71.900.-

INDUSTRIA ARGENTINA

WADO'S